Die
Aufgabe der Hanseſtädte

gegenüber

dem deutſchen Zollverein,

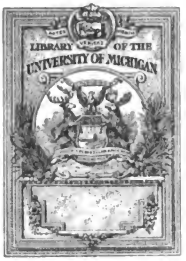
ſo wie in Bezug auf eine

gemeinſame deutſche Handelspolitik.

Hamburg:

bei Perthes-Beſſer & Mauke.

1847.



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

Digitized by Google

HJ
6905
.A55
H22

Digitized by Google

11717

Die Aufgabe der Hanseſtädte

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

gegenüber

dem deutſchen Zollverein,

ſo wie in Bezug auf eine

gemeinſame deutſche Handelspolitik.

Commiſſions-Bericht

an die

Vaterſtädtiſche Section

der

Hamburgiſchen Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe.

Hamburg:

bei Perthes-Beſſer & Mauke.

1847.

Digitized by Google

Gedruckt bei J. F. Fabricius.

Digitized by Google

Vorwort.

Reclass. 9-19-27 N.Y.P.

Die Section für Vaterstädtische Angelegenheiten hat in ihrer achten Versammlung am 21. April 1845 eine Commission niedergesetzt, um einen gutachtlichen Bericht auszuarbeiten über

die Aufgabe der Hansestädte, gegenüber dem jetzigen Bestand und System des deutschen Zollvereins, sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik.

Zu Mitgliedern der Commission wurden erwählt die Herren A. Alexander, H. C. Bock, Eg. Hundeiker, J. C. A. Mestern, F. Th. Müller Dr., B. J. Poschaan, C. Woermann u. Prof. Wurm.

In der 13ten Versammlung am 1. September 1845 ward vorläufig über den Stand der Arbeit berichtet, und zugleich angezeigt, daß die Commission Herrn Dr. Edm. De Chapeaurouge zugezogen, welcher die Führung des Protocolls bei den vorbereitenden Besprechungen übernommen habe.

Die Section beschloß, daß der Bericht seiner Zeit den Mitgliedern gedruckt vorgelegt, und auch dem

Digitized by Google

Buchhandel übergeben werden solle, wobei, zur Vermeidung jedes möglichen Mißverständnisses, ausdrücklich bemerkbar zu machen sei, daß der Abdruck erfolgt sei, bevor die Section sich in dem Fall befunden, von dem Inhalt ihrerseits Kenntniß zu nehmen.

Demgemäß wird jetzt der Bericht dem prüfenden Urtheil der Section und gleichzeitig dem des größeren Publicums gedruckt übergeben.

Die Verzögerung möge entschuldigt werden nicht allein durch den Umfang der nothwendigen Vorarbeiten, sondern auch durch die eigenthümliche Schwierigkeit, eine Anzahl von Geschäftsmännern, unter denen Mehrere außerdem durch öffentliche Ehrenämter in Anspruch genommen sind, so häufig und regelmäßig zu versammeln, als es zu den einleitenden Besprechungen wie zur Prüfung und Feststellung der vorliegenden Ausarbeitung in allen ihren Theilen erforderlich war.

Herr B. J. Poschaan ist von der Commission ausgeschieden, als deren Arbeiten bis gegen das Ende des dritten Abschnitts vorgerückt waren, und hat als einzigen Grund seine Ueberzeugung von der unbedingten Schädlichkeit hoher Schutzzölle zum Protocoll gegeben, deren ausdrückliche Erwähnung ihm unerläßlich schien, während die Commission eine Erörterung der nur gelegentlich und historisch berührten Tariffragen nicht als zu ihrer Aufgabe gehörig betrachtete. Derselbe hat übrigens nachträglich sich mit den Vor-

Digitized by Google

schlägen des vierten Abschnitts im Wesentlichen einverstanden erklärt.

Herr Eg. Hundeiker, der seit geraumer Zeit an den Sitzungen Theil zu nehmen verhindert gewesen, hat sich den im vierten Abschnitt entwickelten Resultaten nicht zustimmig erklärt, und sich auf die früher in der Section von ihm dargelegte Ansicht bezogen, daß, unter den obschwebenden politischen Verhältnissen, nur auf dem Wege einer eventuellen Erweiterung des deutschen Zollvereins die Verwirklichung einer nationalen Handelspolitik zu erwarten sei.

Unter den übrigen Mitgliedern der Commission ist kein erheblicher Dissens irgend einer Art unerledigt geblieben.

Der Bericht in seiner gegenwärtigen Gestalt ist daher als ihr gemeinsames Werk zu betrachten, wobei sich von selbst versteht, daß für die Sprache und Darstellung, sowie für solche Data, welche von Mehreren gemeinschaftlich nicht wohl verificirt werden konnten, zunächst Diejenigen verantwortlich bleiben, welche bei den betreffenden Theilen die Feder geführt haben. Es ist aber der erste, dritte und vierte Abschnitt vom Prof. Wurm, der zweite von Dr. F. Th. Müller ausgearbeitet worden.

Hamburg, im Januar 1847.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite.

Erſter Abſchnitt. Das Syſtem der Hanſeſtädte.

1. Das alte Syſtem und deſſen Grundlage — die Seemacht 3
2. Verfall der hanſiſchen Seemacht; Verwahrloſung der deutſchen Handelsintereſſen durch das Reich 4
3. Die Lage der Hanſeſtädte, den Seemächten gegenüber 7
4. Uebergang zum neuen Syſtem 9
5. Geſchichte der Hamburgiſchen Zollgeſetzgebung 10
6. Rückblick auf die Motive der Reform des Hamburgiſchen Zollweſens 15
7. Ueberſicht der Bremiſchen Zollgeſetzgebung 19
8. Ueberſicht der Lübeckiſchen Zollgeſetzgebung 25
9. Unterſchied zwiſchen dem Freihafenſyſtem der Hanſeſtädte, und der Theorie der allgemeinen Handelsfreiheit 28
10. Erinnerung an die Grundſätze von J. G. Büſch 31
11. Die Hanſeſtädte und die deutſche Ausfuhr 33
12. Die Hanſeſtädte und die deutſche Einfuhr 37
13. Die Thätigkeit der Hanſeſtädte nach Aufhebung der Continentalſperre 40
14. Die deutſchen Handelsintereſſen in ihrer Getrenntheit.
    a) Den überſeeiſchen Staaten gegenüber 41
    b) England gegenüber 43
15. Mangel an Einheit in den innern Verkehrsverhältniſſen Deutſchlands 45

Zweiter Abſchnitt. Das Streben nach einer nationalen Handelspolitik in Deutſchland, vom Wiener Congreſſe bis zur Errichtung des Zollvereins.

1. Verhältniß der Geſchichte der deutſchen Handelspolitik zur allgemeinen politiſchen Geſchichte Deutſchlands 49
2. Erſte Spuren eines erwachenden Strebens nach commercieller Einheit Deutſchlands 50
3. Der 19te Artikel der deutſchen Bundesacte und die früheren Entwürfe 51

Digitized by Google

Seite.

4. Die Wiener Congreßacte 54
5. Die Wiener Schlußacte 54
6. Motive für den Wunsch und das Streben nach einer commerciellen Vereinigung Deutschlands im Volke 55
7. Verschiedene Ansichten und Richtungen 59
8. Verhandlungen der Bundesversammlung über den Verkehr mit Lebensmitteln 61
9. Verhandlungen über das Postwesen 66
10. Verhandlungen über die Seeräubereien der Barbaresken 68
11. Bestrebungen von Privaten und Vereinen. Motive derselben .. 71
12. Zwei Bittschriften von Gewerbtreibenden:
    a) vom 20. April 1819, verfaßt vom Prof. List 72
    b) vom 1. Juli 1819, verfaßt von C. W. Arnoldi 74
13. Die Aufnahme derselben beim Bundestage 76
14. Die Vota der Gesandten der sächsischen Häuser und Hessen-Darmstadts 78
15. Die Carlsbader Conferenzen. Der Aufsatz des Freiherrn v. Berstett 80
15.* Weitere Verhandlungen beim Bundestage über den freien Handel und Verkehr in Deutschland 83
16. Die Rheinisch-Westindische Compagnie 85
17. Das preußische Zollsystem von 1818 86
18. Nächste Wirkungen desselben auf das übrige Deutschland 89
19. Anschluß der Enclaven. Streitigkeiten mit Anhalt-Köthen ... 90
20. Vorläufige Verhandlungen zu Wien zwischen mehreren süddeutschen Staaten 94
21. Verhandlungen zu Darmstadt und Frankfurt 95
22. Verfolg der Verhandlungen im Jahre 1822 98
23. Weitere Verhandlungen zwischen den fünf größeren Staaten und Nassau im Jahre 1823 99
24. Handels- und Zollverträge zwischen Würtemberg und beiden Hohenzollern, vom 24. Juli 1824 101
25. Handelsvertrag zwischen Baden und Hessen-Darmstadt vom 8. Sept. 1824 102
26. Handels- und Zollvertrag zwischen Baiern und Würtemberg vom 13. Jan. 1828 103
27. Der mitteldeutsche Verein vom 24. Sept. 1828 105
28. Uebersicht der Verhältnisse im Jahr 1828 107
29. Resultate der Verhandlungen über die Schiffahrt auf den deutschen Strömen 111
30. Hannovers Anträge beim Bundestage im Jahr 1832 113
31. Erklärungen Sachsens, Preußens und Hamburgs über diese Anträge 115
32. Schlußbemerkungen 121

Digitized by Google

Seite.

Dritter Abschnitt. Der deutsche Zollverein.

1. Verträge über die Verhältnisse der Enclaven (1819—1830)... 127
2. Vertrag mit dem Großherzogthum Hessen (1828) 131
3. Vorbereitender Vertrag mit Baiern und Würtemberg (1829).. 135
4. Uebertritt Kurhessens vom mitteldeutschen Verein zum preußischen Zollverband (1831)..... 137
5. Aussicht auf Erweiterung des preußischen Zollverbandes..... 139
6. Beitritt von Baiern und Würtemberg (1833). Bedenken der würtembergischen Kammer..... 140
7. Beitritt des Königreichs Sachsen (1833) 150
8. Der Thüringische Verein und dessen Beitritt (1833)..... 152
9. Grundzüge der Verträge von 1833 153
10. Beitritt von Baden (1835). — Verhandlungen der badischen Volkskammer..... 156
11. Beitritt von Nassau (1835) 163
12. Bestrebungen und Schicksale der freien Stadt Frankfurt a. M. 1828—1836.
    a) Abneigung gegen den preußischen Zollverband 164
    b) Der Vertrag mit England (13. Mai 1832)..... 165
    c) Verhandlungen des gesetzgebenden Körpers über den englischen Vertrag 167
    d) Stimmung gegen den englischen Vertrag, im Zollverein und in Frankfurt selbst 170
    e) Nutzanwendung auf das Verhältniß der Hansestädte 175
    f) Verhandlungen über den Anschluß. — Aufhebung des englischen Vertrages (1834, 1835) 178
    g) Bedingungen, denen Frankfurt sich unterwerfen muß..... 180
13. Beitritt von Braunschweig (1841)..... 182
14. Verhandlungen mit Hannover (1841—1843)
    a) Vorläufige Verhandlungen (1841)..... 182
    b) Bedenken und Bedingungen von Seiten Hannovers (1842).. 185
    c) Die Schwierigkeiten; die Mißverständnisse 187
    d) Preußische Erklärung über die Forderungen Hannovers (1843) 190
    e) Bemerkungen über die streitigen Punkte 193
    f) Die neuesten Verträge Hannovers (1844, 1845) 195
15. Uebergang zur Betrachtung der Verträge mit auswärtigen Staaten. — Der niederländische Vertrag (1839) 196
    a) Motive des niederländischen Vertrages 197
    b) Die Unzufriedenheit in Deutschland 201
    c) Abkommen des Zollvereins mit den beiden westlichen Hansestädten. — Aufhebung des niederländischen Vertrages..... 204
16. Preußen und der Zollverein, Großbritannien gegenüber (1818—1845)

Digitized by Google

Seite.

a) Einleitende Verhandlungen (1818) ... 207
b) Die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 ... 209
c) Der sogenannte Reciprocitätsvertrag (1824) ... 211
d) Fernere Verhandlungen (1825—1834) ... 215
e) Die Sendung des Dr. Bowring (1839) ... 222
f) Vorschläge zu gegenseitigen Concessionen ... 227
g) Der Märzvertrag (1841) ... 231
h) Der Notenwechsel (1842—1845) ... 235

17. Der nicht ratificirte Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika (1844) ... 236
18. Der belgische Vertrag (1. September 1844) ... 241
a) Deutschland, Holland und Belgien ... 241
b) Verhandlungen mit Belgien über einen Schiffahrtsvertrag (1834—1842) ... 244
c) Desgleichen über einen Handelsvertrag (1840—1844) ... 245
d) Der Zollkrieg ... 250
e) Der Friedensschluß und dessen mögliche Bedeutung ... 251
19. Verträge mit Griechenland (1839), mit der Türkei (1840), mit Portugal (1844) und Sardinien (1845) ... 257
20. Die Verfassung des deutschen Zollvereins ... 261
a) Das Princip der Heimlichkeit ... 262
b) Befugniß und rein diplomatischer Charakter der Zollconferenzen ... 263
c) Die Stimmeneinhelligkeit ... 268
d) Diplomatische Vertretung des Zollvereins durch die Krone Preußen ... 270
e) Das Liberum Veto und die preußische Hegemonie ... 276
f) Eine Nationalvertretung im Gegensatz zur Büreaukratie ... 279
21. Rückblick — Der Zollverein und die Hansestädte ... 280
a) Resultate des Zollvereins ... 280
b) Der Wunsch nach einer Erweiterung des Zollvereins ... 281
c) Hat der Zollverein bis jetzt einen Zweck verfolgt, zu dessen Erreichung er der Hansestädte bedürfte? ... 282
d) Das Schweigen des Zollvereins, den Hansestädten gegenüber 284
e) Was kann im amerikanischen Vertrag, in Bezug auf die Hansestädte, beabsichtigt gewesen sein? ... 288
f) Die unklaren Vermuthungen über die Absicht des belgischen Vertrages ... 290
g) Läßt sich aus dem belgischen Vertrag beweisen, daß der Zollverein ein überseeisches Differentialsystem will? ... 292
h) Der Principienstreit in Berlin, seit dem Abschluß des belgischen Vertrages ... 296
i) Der Zollverein und die öffentliche Meinung. — Schluß ... 297

Digitized by Google

Seite.

Vierter Abschnitt. Die Aufgabe der Hanseſtädte.

1. Rückblick auf die vorhergehenden Abſchnitte 301
2. Nähere Beſtimmung der Aufgabe 304
3. Das Project der Differentialzoll-Verträge 304
4. Zurückführung der Aufgabe unter den praktiſchen Geſichtspunkt 309
5. Deutſches Schiffahrtsgebiet, deutſche Flagge, und deren Rechte 311
6. Deutſche Conſulate 312
7. Warnung vor künſtlichen und zuſammengeſetzten Maaßregeln.. 313
8. Directe und indirecte Einfuhr. — Handelspolitiſcher Geſichtspunkt 315
9. Vereinfachung der erforderlichen Maaßregeln 317
10. Mittel zur Herſtellung des geſtörten Gleichgewichtes in der Berechtigung der Flaggen 318
11. Entrepôts, zur Aufrechthaltung des Zwiſchenhandels..... 319
12. Ergänzende Bemerkungen 320
13. Der deutſche Bund, ſein Beruf und ſeine Befugniß zur Schiffahrtsgeſetzgebung 322
14. Widerlegung der Einwendungen. — Analogie der Militair-Commiſſion des deutſchen Bundes..... 323
15. Vereinbarkeit der vorgeſchlagenen Maaßregeln mit der Fortdauer der vorhandenen Zollſyſteme ſowohl, als mit deren beliebiger Modification 325
16. Wichtigkeit der Mitwirkung Oeſterreichs..... 327
17. Vertretung der deutſchen Flagge in völkerrechtlicher Beziehung. Das Recht der Neutralen im Seekrieg. Maaßregeln gegen den Sclavenhandel..... 328
18. Die Mitwirkung der Hanſeſtädte, unter dem politiſchen Geſichtspunkt betrachtet 330
19. Schluß 333

Beilagen.

I. Bremiſche Denkſchrift vom 1. Mai 1839..... 337
II. Bremiſche Denkſchrift vom 1. Juni 1842 351
Anſichten, wie im Sinne des P. M. vom 1. Juni 1842 zu verfahren ſein möchte..... 359
III. Denkſchrift des preußiſchen Handelsamtes vom April 1845 ... 362

Berichtigung. S. 15, Z. 14 von oben, l.: Georg Elert Bieber.

Digitized by Google

I.

Das System der Hanseſtädte.

Digitized by Google

Digitized by Google

I. Das alte System und dessen Grundlage — die Seemacht.

Wenn man die gegenwärtige Handelspolitik der Hansestädte mit dem System der alten Hansa vergleicht, so springt ein vollendeter Gegensatz in's Auge.

Ihre Commission kann diesen Satz nicht an die Spitze ihrer Mittheilungen stellen, ohne sofort hinzuzufügen, daß der Schlüssel zu diesem gänzlichen Wechsel des Systems zum Theil in dem veränderten Gang des Handels, auch wohl in den veränderten Begriffen, zu suchen ist, zum bei weitem größeren Theil aber in der politischen Geschichte unseres Vaterlandes.

Der Geist der alten Hansa war der Geist des Monopols. In der Einfuhr wie in der Ausfuhr den Eingebornen anderer Länder nicht allein gleichgestellt, sondern vor denselben gar häufig bevorzugt, übten die Hansen eine entschiedene Handelsherrschaft. Die Vorrechte waren theils erkauft, theils erobert. Die Unwissenheit und das Geldbedürfniß auswärtiger Könige, der zerrüttete innere Zustand auswärtiger Reiche, vor allem aber die Ueberlegenheit der eignen Kriegsflotten, erklärt die Erwerbung und Behauptung jener Privilegien. Mit nicht geringerem Rechte als von der ostindischen Compagnie ist von der deutschen Hansa zu sagen, daß sie das Schwert in der einen Hand geführt habe und das Hauptbuch in der andern.

Digitized by Google

Das Verhältniß der Hansa zum deutschen Reiche ist in zwei Worten auszudrücken. Die Hansen waren und blieben, wie sie ursprünglich auf allen fremden Märkten sich nannten, die Kaufleute des Reiches deutscher Nation. Denn die überseeische Einfuhr und Ausfuhr des Reiches ging durch ihre Hände. Aber das Reich glaubte sich jeder fernern Vertretung dieser Interessen überhoben, indem es sie den verbündeten Städten überließ. Der Schatten der Kaisermacht erreichte wohl, in der Form eines Verwendungs- oder Empfehlungsschreibens, gelegentlich eine ferne Küste; aber das Reich, als solches, hat nie einen Handelsvertrag geschlossen und nie ein Kriegsschiff ausgerüstet. Der Einsicht und den Anstrengungen der Städte blieb Alles anheimgestellt. Ihre Handelsgröße stand und fiel mit ihrer Seemacht.

2. Verfall der hansischen Seemacht; Verwahrlosung der deutschen Handelsinteressen durch das Reich.

Als im sechszehnten Jahrhundert diese Seemacht gebrochen und das Bündniß aufgelockert wurde, war gleichzeitig bei andern europäischen Völkern ein Bewußtsein erwacht, das nie und nimmer die Handelsherrschaft der Hansen getragen haben würde. Es lag in der Natur der Dinge, daß die hansischen Privilegien nicht länger respectirt wurden, als so lange die Macht ihnen zur Seite stand. Daß für so unhaltbare Vorrechte das Reich nicht eine Lanze brach, war ganz in der Ordnung. Um so mehr aber wär' es an der Zeit gewesen, daß die deutsche Nation mit den fremden Völkern auf den Fuß einer aufrichtigen Gegenseitigkeit ihre Handels- und Schiffahrtsverhältnisse geordnet, ihre Ehre gegen Kränkung, ihre Interessen gegen Beeinträchtigung zu wahren sich entschlossen hätte. Freilich, dazu war Einheit vor allen Dingen erforderlich; und die Einheit zerfiel mit jedem Jahrzehent

Digitized by Google

mehr und mehr. Die Unthätigkeit des Reiches verrieth dem Auslande nur zu deutlich, daß die Macht der Städte keinen Stützpunkt fand in dem Bewußtsein der Nation. Den Fall der Städte betrachtete das Reich mit Gleichgültigkeit; die Fürsten verbargen kaum ihre Schadenfreude; was für das Ganze dabei verloren ging, bedachte Niemand.

Der Verfall der hanſiſchen, d. i. der deutſchen Seemacht erſcheint in ſeiner vollen Bedeutung, wenn man das Aufſtreben der andern europäiſchen Nationen betrachtet. Die Geſchichte lehrt, daß der Beſitz einer Seemacht und die Betheiligung am Welthandel die Stellung der Staaten im europäiſchen Syſtem bedingt. Durch die Gründung der Colonieen trat dies Verhältniß in ſein volles Licht. Den Spaniern und Portugieſen entrangen die Holländer den Scepter der Meere. England hob ſich ſpäter und behauptete das Feld. Die Feindſchaft zur Zeit Ludwigs XIV. wie zur Zeit Napoleons galt der engliſchen Seemacht und Handelsgröße. Die Intereſſen des Handels, der Schiffahrt, der Colonial-Politik bezeichnen das Gebiet, auf welchem die meiſten und heftigſten Kriege entſprangen.

Für Deutſchlands Stellung war es entſcheidend, daß die Deutſchen bei der Eröffnung und Theilung der auſſereuropäiſchen Handelsgebiete leer ausgingen, ungeachtet Karl V. neben der Reichskrone zugleich die ſpaniſche trug, in deren Provinzen die Sonne nicht unterging. Dem großen Kurfürſten von Brandenburg iſt der Verſuch der Mitbetheiligung bald genug verleidet worden, und noch im vorigen Jahrhunderte durften England und Holland den Eingeſeſſenen des Reiches unter Karl VI. die directe Fahrt nach beiden Indien förmlich verbieten.

Nicht, daß es an einzelnen Stimmen gefehlt hätte, welche den Mangel einer ſelbſtſtändigen Handelspolitik beklagten. —

Digitized by Google

Leibnitz rieth noch im Jahre 1670, die Commercien durch Restabilirung der Hanseſtädte wieder aufzurichten. Aber das Reich hatte andere Dinge zu thun. Die Friedensſchlüſſe wiederholten einen ſtehenden und ſtets wirkungsloſen Artikel, in welchem der Commercien und der Hanseſtädte ganz im Allgemeinen gedacht wurde. So oft dieſer Artikel auch angerufen werden mochte, einen wirkſamen Schutz irgend einer Art hat er niemals zu Wege gebracht.

Ebenſowenig beachtet ward Leibnitzens anderer Rath, „die Manufacturen den Binnenſtädten anheimzugeben", worüber er ſich in folgender Weiſe näher ausſprach: „Rohe Waaren bei uns ſauber zu verarbeiten, nöthige Manufacturen zu introduciren, werden ſich Köpfe und Künſtler genugſam finden, denen man mit Impoſten auf fremde helfen muß. Und würde uns Frankreich und Holland einen ſchlechten Poſſen thun, wenn ſie wiederum Impoſten auf unſere Waaren ſchlügen, die ſie entweder ohnedas liegen laſſen, oder deren nicht entbehren können, und wäre gut, daß ſie theils rohe Waare liefern, und unſere Leute ſelbſt verarbeiten und verführen ließen."

Wenn ſolche und ähnliche Ermahnungen ſpurlos vorübergingen, wenn man damals ſo wenig als früher ſich entſchloß, das Reich mit einem Gränzzoll gegen das Ausland zu umgeben, ſo war es in der That nicht im Namen der Handelsfreiheit, welche damals ſelbſt in der Theorie noch gar nicht exiſtirte, und mit welcher auſſerdem die gehäuften und willkürlichen Binnenzölle, die unleidlichen Flußzölle ſich ſo ſchlecht vertragen haben würden, als die Zunfteinrichtungen in allen und der Zwangſtapel in vielen Städten; ſondern es war der Mangel an Einheit der Nation, die Kraftloſigkeit der Reichsgewalt, an welcher jeder Gedanke einer gemeinſamen Handelspolitik ſcheitern mußte.

Digitized by Google

So blieben es denn auch bloße Worte, wenn die Wahlcapitulation unsere Kaiser verpflichtete, „die Commercien des Reichs zu Wasser und zu Lande nach Möglichkeit zu befördern", eine Verpflichtung, welche endlich 1790 dahin erläutert ward, daß ein ausführliches Reichsgutachten darüber zu erfordern, wie zur möglichsten Verbesserung der Commercien des Reichs durch gemeinsame, den Verhältnissen Deutschlands allenthalben angemessene, Maaßregeln zu gelangen sei; oder wenn dieselbe Acte neben andern wirkungslosen Verheißungen auch diesen stehenden Artikel enthielt, im Fall eines Verbotes der Durch- oder Einfuhr deutscher Manufacturen und „guter aufrichtiger Waare" in benachbarten Landen, solle und wolle der Kaiser sich dessen Abstellung angelegen sein lassen, im Widrigen aber die Vorsehung thun, daß andere Waaren hinwieder aus ermeldten Landen in's Reich zu bringen gleichergestalt nicht zugelassen sein solle.

Unter solchen Umständen fiel die Vertretung der gemeinsamen deutschen Handelsinteressen ausschließlich den drei Städten anheim, die aus dem Schiffbruch des großen Bundes eine zwar feierlich anerkannte, aber von den Nachbaren oftmals angefochtene Unabhängigkeit gerettet hatten. Wenn Deutschland seinen Antheil am Welthandel niemals ganz eingebüßt hat, so verdankt es dies der günstigen Lage und dem Handelssystem eben dieser drei Städte.

3. Die Lage der Hansestädte, den Seemächten gegenüber.

Daß ihre Aufgabe drei Jahrhunderte hindurch mit den größten Schwierigkeiten verknüpft war, braucht nicht gesagt zu werden. Die schwächste Seite ihres Systems waren ihre Unterhandlungen mit dem Auslande, vom Zeitalter der Reformation bis zu der Epoche, in welcher auch sie, nach dem Sturze des Reiches, eine Beute des fremden Eroberers wur-

Digitized by Google

den. Gar spärliche Resultate hat in diesem Zeitraume die hansische Diplomatie mit vielen Demüthigungen erkauft. Es lernt sich nicht ganz leicht, zu bitten, wo man früher, wenn nicht gebieten, so doch, im Selbstgefühl der Stärke, die gegenseitigen Zugeständnisse prüfend abwägen konnte. Der vorübergehend erlangte Dispens von den Bestimmungen der englischen Schiffahrtsacte blieb ohne praktische Bedeutung. Die mehrfachen Unterhandlungen mit Frankreich gehören zu den wenig erfreulichen Blättern unserer Geschichte. Sie beziehen sich gutentheils auf die Neutralität und ihre Rechte, also auf die trügerische Zuversicht des Schwachen. Was die Hansen in den Tagen ihrer Macht zu erzwingen wußten, während sie es im gleichen Fall andern Neutralen weigerten, nämlich die ungestörte Fortsetzung des Handelsverkehrs mit den Feinden einer im Kriege begriffenen, ihnen aber, den Neutralen, befreundeten Nation, das ward jetzt als eine Gunst gesucht. Die drei Städte waren darin minder glücklich, als die Holländer, die zu Gunsten ihrer Frachtfahrt eine neue Theorie über die Rechte der neutralen Flagge auszubilden bemüht waren. Die Convenienz und Connivenz der Kriegführenden hat in dieser Beziehung zu Zeiten ein Mehreres gewährt, als die vertragsmäßigen Befugnisse. Dieselben Motive bestimmten Frankreich, selbst im Reichskriege den Handel der Hansestädte als einen neutralen anzuerkennen. Man hat es den Städten als einen Verrath am Vaterlande auslegen wollen, daß sie solche Vergünstigung nachgesucht. Mit Unrecht; denn sie entzogen sich keiner Mitwirkung im Landkriege, die ihnen als Reichsständen auflag; die Unterhandlungen aber waren mit Vorwissen des Reichsoberhauptes geführt, die Verträge mit dessen Genehmhaltung geschlossen. Mit ebenso wenig Recht freilich mochte man in den Städten diese Verträge als ein Meisterwerk der Politik preisen. Sie waren ein klägliches

Digitized by Google

Zeichen der Machtlosigkeit des Reiches, das den Städten vergebens die unausführbare Anforderung zuschob, den gesammten deutschen Seehandel durch bewaffnete Geleitschiffe zu schützen. So blieb dem Reich, wenn nicht ein gänzliches Stocken der Ausfuhr das Binnenland in Nahrungslosigkeit versetzen sollte, nur die Wahl übrig, solche Verträge mit dem Reichsfeinde zu dulden, oder das ganze überseeische Geschäft allen Wechselfällen und allen Mißbräuchen der Kaperei preiszugeben.

4. Übergang zum neuen System.

Von anderer Art als das auswärtige System waren die veränderten innern Einrichtungen der Hansestädte. Es kam darauf an, diese den veränderten Verhältnissen des Handels anzupassen. Hamburg insbesondere hat aus der Erbschaft Antwerpens manche heilsame Lehre herübergenommen. Antwerpen war ein Börsenplatz, und aufgeblüht im schroffen Contrast mit den Einrichtungen, welche die alte Hansa in Brügge gepflanzt hatte. Die hansische Factorei stellte die Abgeschlossenheit, das Zunftmäßige, die Eifersucht gegen die Fremden dar. Die Börse war der Sammelplatz von Handeltreibenden aller Zungen. Das alte hansische Statut, daß Gast mit Gast nicht handeln soll, ward durch den ersten Schall der Börsenglocke zu Grabe geläutet. An die Stelle des erzwungenen Stapels traten solche Institute, welche auf den Verkehr eine mächtige Anziehungskraft übten. Man begriff, daß das Interesse aller handeltreibenden Nationen zusammentreffen müsse, um eine Niederlage von Waaren aller Art in größerer Fülle der Auswahl zu begründen, als der Stapelzwang sie jemals zusammengeführt hatte. Was anderen Plätzen die flüchtige Gunst des Meßverkehrs ausnahmsweise gewährte, das sollte in den Städten ein ausgebildetes System mit allen Erleichterungen der Wechselzahlung nicht minder

Digitized by Google

als der Waarenzufuhr, zur dauernden und ununterbrochenen Regel erheben.

5. Geschichte der Hamburgischen Zollgesetzgebung.

In diesem Sinn galt es denn auch, das Zollsystem der Städte zu ordnen. Sehr lehrreich sind die frühen und fast ununterbrochenen Verhandlungen der Hamburgischen Commerz-Deputation mit dem Senat. *) Schon im Jahre 1694 wird darauf angetragen, als zollfreie Niederlage „ein Haus am Grasbrook an der Elbe zu bauen." Das Commercium erklärte sich bereit, ein solches Haus aus eigenen Mitteln herzustellen, und wollte nur ein mäßiges Lagergeld sich vorbehalten. Der kühnere Gedanke eines „Porto Franco" brach sich immer mehr Bahn. Erkundigungen über die Einrichtungen in Genua und andern Seestädten wurden eingezogen; ebenso über die Niederlagsrechte in deutschen Städten, als Lüneburg, Magdeburg, Leipzig, Nürnberg, Augsburg u. s. w. Die Errichtung eines solchen ward im Hauptreceß ausdrücklich empfohlen. Die Maaßregeln aber, welche die Gesetzgebung zögernd ergriff, konnten noch nicht genügen. Unablässig erneuern sich die Vorschläge, bald „den Transit von der noch darauf haftenden, kleinen Last zu befreien", bald den Ausfuhrzoll gänzlich abzuschaffen, bald vom Einfuhrzoll die landwärts und auf der Elbe eingehenden Waaren — also die deutschen — ein- für allemal auszunehmen. Ein Antrag vom 30. Januar 1755, der die Unterschriften von 90 der angesehensten Handlungshäuser trägt, stellt der Commerz-Deputation anheim „ob es nicht in die Wege zu richten sei, unsern Zoll allhier ganz und gar abzuschaffen, oder doch wenigstens auf einige Jahre zum Versuch einzustellen."

*) Eine Handschrift der Commerz-Bibliothek (Hamburgensien No. 268 — zwei Foliobände) enthält die sämmtlichen Verhandlungen über diesen Gegenstand, mit Beilagen, von 1692 bis 1761.

Digitized by Google

Es darf nicht verschwiegen werden, daß ein sehr nahe liegendes Verhältniß die Motive zu diesen Anträgen hergab. Altona lag als Freihafen vor unsern Thoren. Das Aufblühen Altona's einerseits, und andrerseits die Wahrnehmung der „vielen ledigen Packräume" in unserer Stadt — eine Klage, die schon 1705 vorkömmt — gaben reichlichen Stoff zum Nachdenken. Dazu kam, daß im Jahr 1751 (zu einer Zeit, als der Handel zwischen Hamburg und Spanien unterbrochen war) die Generalstaaten der Niederlande den Ein- und Ausfuhrzoll von Leinen, nach Spanien bestimmt, gänzlich aufhoben; daß einige Jahre später Nachrichten aus Amsterdam eintrafen, es werde in Kurzem allda ein General-Porto-Franco publicirt werden; ein Entwurf, von welchem es nachher hieß, er sei nur durch den Tod des Statthalters aufgeschoben worden, und durch dessen Wiederaufnahme man die hiesige Handlung mit „ganz nahem und bevorstehendem Umsturz" bedroht hielt.

Unter solchen Umständen eignete sich die Commerz-Deputation die Ueberzeugung an, daß „ein uneingeschränkter Porto Franco, oder eine völlige Aufhebung aller Zölle das gewisseste, geschwindeste, und fast einzige Mittel sei, dem verfallenen Commercio noch in Zeiten wieder aufzuhelfen."

Der Haupteinwand von Seiten des Senats war und blieb: es würde ein höchst beträchtlicher Ausfall in der Staatseinnahme entstehen — wie man, bei der bekannten Abneigung gegen jede neue oder erhöhte Besteurung, diesen Ausfall zu decken im Stande sein würde?

Diesen und andern Bedenken begegnet eine vom Licentiaten Ritter entworfene, von der Commerz-Deputation unterm 11. Februar 1758 beschlossene Denkschrift mit Scharfsinn und Energie. Eine gedrängte Übersicht der einzelnen Punkte wird nicht ohne Interesse sein.

Digitized by Google

1) „Aus den Zollregiſtern," ſo behaupte man, „ergebe ſich, daß die Zollintraden ſeit einigen Jahren mehr zu- als abgenommen haben." — Das erkläre ſich aus den höheren Waarenpreiſen und aus dem ſteigenden Luxus in unſerer Stadt; eine namhafte Abnahme der Zufuhr in einzelnen Branchen ſei augenfällig, und keine Branche dürfe vernachläſſigt werden.

2) „Altona würde immer den Vortheil einer wohlfeilern Lebensweiſe und geringerer Unkoſten vor uns voraus haben." — Aber der hieſige Platz gewähre durch das größere Geſchäft, die reichere Auswahl, die ausgedehnteren Verbindungen Vortheile, deren Uebergewicht, bei einer Gleichſtellung des Zolles, ſich ſofort geltend machen würden.

3) „Die Stadt habe ſo lange bei den alten Verfaſſungen beſtanden, warum ſollte man anitzo denn etwas Neues machen?" — Da Alles auf dem Erdboden einer obgleich unmerklichen, doch beſtändigen Revolution unterworfen ſei, ſo müſſe man ſich in die Zeiten ſchicken, und dem ſchleichenden Uebel, welches den Flor des Staates zwar unmerklich und langſam, aber doch gewiß und unaufhörlich untergräbt, im erſten Anfang vorzubeugen befliſſen ſein.

4) „Die Abnahme der Handlung liege nicht an den Zöllen, ſondern an ganz andern Urſachen, namentlich an der veränderten Handelspolitik, den Einfuhrverboten und der Errichtung eigener Fabriken in benachbarten Ländern." — In unſerer Zollgeſetzgebung liege die Haupturſache — jedenfalls die einzige, deren Entfernung in unſrer Macht ſtehe.

5) „Bei der Aufhebung der Zölle gewinnen nur einige Kaufleute, das Aequivalent würde jeden Bürger drücken." — Durch den Flor der Handlung gewinnen Alle in unſrer Stadt. Jeder nach ſeinem Stand und der Wichtigkeit ſeiner Beſchäftigung habe ſeinen Antheil daran zu hoffen. Durch dieſen

Digitized by Google

Erwerb werden Alle fähig, Steuern zu zahlen, directe oder indirecte. Je mehr Einwohner in der Stadt sind, desto mehr Contributionen gewinnt das publicum; durch den geringen Mann wird der größte Theil der auf die Lebensmittel gelegten Accisen aufgebracht. Dadurch wiederum ist die Kammer in den Stand gesetzt, honoraria, salaria, Besoldungen und Arbeitslohn zu bezahlen. „Selbst die Rechtsgelehrten haben an dem Flor der Handlung sowohl ihren Antheil wie Andere."

6) „Der Zoll sei ein Regal, durch Kaiserbriefe verliehen; einmal aufgegeben, werde es für immer verscherzt sein." — Auf diese Weise hätte man auch den Transito nicht einführen müssen. Uebrigens werde das Regale von selbst wegfallen, wenn die Handlung so fortfahre, von der Stadt sich abzulenken.

7) „Unser Zoll sei bereits sehr gelinde." — Es wird nachgewiesen, daß er damals in mehreren Fällen doch 5 pCt., in einigen noch mehr, vom Werthe betrug.

8) „Die Kaufleute benachbarter Länder seien längst gewohnt, ihre Waaren direct aus der ersten Hand zu beziehen; bei dieser Gewohnheit würden sie verbleiben." — Die Zölle seien Schuld daran, wenn mancher fremde Kaufmann auf den Gedanken verfalle, an die erste Hand zu gehen; doch sei es weniger die erste Hand, könne es auch der Natur der Sache nach nicht immer sein, sondern es seien die Holländischen und andere Handelsplätze, welche unserm Platze vorgezogen werden.

9) „Man müsse den bessern Flor der Handlung von günstigeren Conjuncturen erwarten." — Von Conjuncturen werden andere benachbarte Orte Vortheil ziehen, nicht aber Hamburg, wenn wir Nichts dazu thun.

10) „Der Verlust der Staatseinnahme, bei der Aufhebung der Zölle sei gewiß, der gehoffte Vortheil des ganzen

Digitized by Google

Publici aber obgleich möglich, dennoch ungewiß." — Nichts im menschlichen Leben sei unumstößlich gewiß; das aber lasse mit fast demonstrativischer Gewißheit sich behaupten, daß in Ermangelung einer Aenderung im Zollwesen die Einkünfte von den Zöllen nach und nach von selbst aufhören werden.

11) „Ein großer Theil der Zölle werde von Ausländern bezahlt, durch ein Aequivalent aber die Last auf die Bürger gewälzt." — Die Bezahlung der Zölle durch die Ausländer sei eben die Ursache, weßhalb die Ausländer sich von hier abwenden; hebe sich mit dem Handel der allgemeine Erwerb, so sei die Contribution dem Bürger keine Last.

12) „Die Auflagen seien allbereits in diesen nahrungslosen Zeiten so sehr hoch." — Die Nahrungslosigkeit komme vom Verfall des Handels. „Vertrocknet diese Quelle, so muß der Bürger verarmen und der gemeine Mann davongehen."

13) „Wie sehr groß die Schwierigkeiten des Vorschlags, ersehe man daraus, daß derselbe seit 1692 angeregt und noch nicht zu Stande gebracht sei." — Darauf war früher schon erwiedert, die Frage sei nicht, ob neue Anstalten mit Schwierigkeiten verknüpft, sondern ob sie nöthig seien. Hinzugefügt ward, die halsstarrige Beibehaltung der Zölle sei ein schlechter Dank gegen die Vorfahren, deren Absicht (die Errichtung des Transito) dadurch so lange verhindert worden. Immer noch sei es besser, der verfallenen Handlung spät zu Hülfe zu kommen, als so lange zu warten, bis Handlung, Zölle und Aequivalent gänzlich verloren sein werden.

Es ist bekannt, daß die gänzliche Aufhebung aller Zölle niemals ins Werk gesetzt worden ist. Wohl aber beweisen eine Reihe von Rath- und Bürgerschlüssen aus den Jahren 1763 — 1783, daß jene Argumente nicht auf einen unfruchtbaren Boden gefallen waren. Nicht allein die Transit-Befreiung ward in Bezug auf die Zahl der begünstigten Waaren

Digitized by Google

und die Verlängerung der Zeitfrist ausgedehnt, sondern nach und nach ward einer Anzahl wichtiger Artikel (darunter Leinen, Garn, Blech und Kupfer, hieselbst fabricirter Zucker und Syrup) völlige Zollfreiheit bewilligt.

Bei der Reform des Zollwesens nach der Wiederbefreiung zeigte der niedrige Satz von 1¼ pCt. Courant von Banco für die Einfuhr, und ¼ pCt. für die Ausfuhr deutlich genug, daß die obenentwickelten Ansichten allgemeinen Eingang gewonnen hatten. Der Ausfuhrzoll ward innerhalb des Jahrzehents noch auf ⅛ pCt. Court. vom Bancowerth ermäßigt. Es lebt noch in der Erinnerung Aller, wie große Debatten der endlichen Herabsetzung des Einfuhrzolles auf ¼ pCt. Court. von Bco. vorhergingen. Die Schrift des wohlverdienten, späteren Oberalten Johann Elert Bieber vom Jahr 1829, welche am entschiedensten die öffentliche Meinung in dieser Sache aussprach, entwickelt mit Einsicht und Wärme aus den damaligen Verhältnissen dieselben Motive, welche früher aus der Lage der Dinge im vorigen Jahrhundert entnommen waren. Obenan steht wiederum die Rückwirkung der Zollfreiheit Altona's. Die Erfahrungen wiederholen im Einzelnen sich auf überraschende Weise. Auch die Bedenklichkeiten des Senats sind dieselben: der Ausfall in der Staatscasse, das Bedürfniß eines Aequivalentes, die Schwierigkeit es herbeizuschaffen. Nur durch die Haltung der Bürgerschaft, welche ihrerseits es auf das äußerste Mittel der außerordentlichen Entscheidungs-Deputation ankommen ließ, konnten diese Bedenken überwunden werden.

6. Rückblick auf die Motive der Reform des Hamburgischen Zollwesens.

Ihre Commission besorgt kaum, daß diese Verhandlungen mißdeutet werden könnten. Nichts könnte irriger sein,

Digitized by Google

als wenn man aus denselben den Schluß ziehen wollte, daß die Hamburgische Zollgesetzgebung lediglich durch den zufälligen Umstand der Altonaischen Zollfreiheit herbeigeführt worden. Der Grund ist sehr viel tiefer zu suchen; ein Grund, von welchem eben jener Umstand, also, wenn man will, der äußere Anlaß der Hamburgischen Maaßregeln, lediglich eine Folge war. Nämlich die Altonaische Zollfreiheit selber ist die Frucht der Ueberzeugung, daß bei einem solchen System der Zwischenhandel vorzugsweise gedeihen werde.

Eher dürfte es der Mühe werth sein, einem andern Mißverständniß zu begegnen. Jene Vorgänge waren Nichts weniger, als eine Demonstration zu Gunsten der, seit Adam Smith zur Theorie ausgebildeten, und zur Zeit noch nur allein in der Theorie vorhandenen Grundsätze einer allgemeinen und unbedingten Handelsfreiheit. Das Datum der früheren, der Inhalt der sämmtlichen angeführten Verhandlungen giebt davon unwidersprechliches Zeugniß.

Man war sich sehr klar bewußt, daß es sich nicht um die Handelspolitik eines großen Reiches handle, sondern um die Ordnung der Dinge in einem kleinen Gemeinwesen, das im Zwischenhandel die Quelle seines Wohlstandes findet. Darauf, und darauf allein, bezog sich Alles und Jedes, was im Zollwesen gewünscht oder vorgenommen wurde.

An jene Theorie ist so wenig gedacht, daß man noch im vorigen Jahrhundert ganz ernsthaft mit der Frage sich beschäftigte, ob es vielleicht möglich wäre, den Stapelzwang wieder geltend zu machen (das Recht dazu bestand ungeschmälert fort, es war nur längst nicht mehr geübt) und das „schädliche Vorbeiführen der Waaren an der Stadt" zu verbieten. Aber man fand, daß die Zwangsordnungen bei den „Aemtern und Handwerken" wohl durchzuführen seien, nicht bei'm Zwischenhandel. Von diesem überzeugte man sich mehr

Digitized by Google

und mehr, daß der kleinste Vortheil seine Bewegung bestimme, daß der kleinste Unterschied ein zulänglicher Grund für den Kaufmann sei, „seinen alten Correspondenten zu verlassen". Schon im Jahr 1757 hieß es: „der Zoll von ½ oder ¾ pCt., den man um deßwillen möchte beibehalten wollen, weil er so leidlich scheinet, ist gegenwärtig, wo außer besonderen Conjuncturen der Vortheil eines Kaufmanns in 2 bis 3 pCt. Avance bestehet, allerdings beträchtlich".

Dabei kam gar sehr in Betracht, daß der Handel mehr und mehr zum Commissionshandel wurde. Büsch bezeugt, daß er gar wohl der Zeiten sich erinnern könne, da in Hamburg fast aller Handel ein Eigenhandel gewesen. Seit der eingetretenen Veränderung habe der Reichthum sich weniger in den Händen Einzelner angehäuft, aber das Ganze habe unstreitig seitdem gewonnen. Auch das Commercium scheint mit der allmälig eingetretenen Veränderung sehr zufrieden gewesen zu sein. Der Commissions-Handel vertheile den Gewinn unter eine größere Anzahl von Mitbürgern. Im Commissionshandel (heißt es im Jahr 1757) könne ein Mann mit 100,000 ℳ Capital durch Fleiß und Geschicklichkeit, durch die Liebe und das Vertrauen vieler auswärtiger Freunde mehr als ein Andrer mit einer Million durch Eigenhandel, dem Staat und den Mitbürgern nützen. Man sieht, wie eng diese Betrachtung mit dem Argument zusammenhängt, daß der Flor des Handels jeder Classe von Staatsangehörigen zu Gute komme.

Auffallen könnte es, daß der Verfall der einheimischen Fabriken auch unter den Motiven für die Ermäßigung des Zollsystems aufgeführt wird, indem zugleich ausgesprochen wird, „für die Nahrung sämmtlicher Einwohner sei Nichts vortheilhafter, als die Anlegung inländischer Fabriken, wodurch viele Hände beschäftigt, und der Reichthum eines Landes

Digitized by Google

am sichersten vermehrt werde." Man dachte, nächst der Zufuhr des rohen Materials, an die zollfreie Ausfuhr. Es war das Einzige, was für die Belebung der Industrie geschehen konnte, da es kein Mittel gab, auf die Zollsysteme anderer Staaten irgend einen Einfluß zu üben. Der eifrigste Wortführer des „nationalen Systems der politischen Oekonomie" wird nicht behaupten wollen, daß Etwas Anderes hätte geschehen können oder müssen. Denn darüber ist kein Streit, daß ein kleiner Staat, selbst abgesehen von der Rücksicht auf den Handel, sehr thöricht thun würde, sich mit Schutzzöllen umgeben zu wollen.

Im Jahr 1829 war man ebenso weit als im vorigen Jahrhundert davon entfernt, die unbedingte Handelsfreiheit als das einzig richtige System für alle Staaten, oder für irgend einen größeren Staat empfehlen zu wollen. Die Bieber'sche Schrift läßt in dieser Beziehung kein Mißverständniß zu. Es heißt daselbst: „die hohen Zölle anderer Handels-Länder sollen entweder die Landes-Industrie schützen, oder sie sind auch Abgaben von dem Verbrauch u. s. w., und in beiden Fällen sind sie als eine Steuer, welcher die Unterthanen zum Besten des Landes unterworfen sind, zu betrachten; aber sie treffen den Ein- und Wiederausfuhrhandel gar nicht. Zwischen solchen Zöllen, betrügen sie auch noch soviel Procente, und den unsrigen ist eine Vergleichung anzustellen ganz unzulässig." Nicht gegen Schutzzölle noch gegen Verbrauchzölle zieht diese Schrift zu Felde, sondern gegen den Zoll, der den Zwischenhandel trifft, und dieser Zoll (damals von 1½ pCt.) wird, den Entrepôtsystemen anderer Staaten gegenüber, der höchste genannt, der im Vergleich mit den aufgeklärtesten Handlungsvölkern der Welt irgendwo den Zwischenhandel treffe.

Digitized by Google

Ein Blick auf die allmälige Entwickelung des Zollwesens in den Schwesterstädten wird das Gesagte noch ferner erläutern und bestätigen.

7. Uebersicht der Bremischen Zollgesetzgebung.

In Bremen vertrat früher das Tonnengeld und die Convoye-Abgabe die Stelle des Eingangszolles. Ersteres, so genannt, weil es als Retribution für das Auslegen der Tonnen im Fahrwasser der Weser betrachtet wurde, betrug im 15ten Jahrhundert $\frac{1}{8}$ pCt. vom Werthe; im Laufe des 16ten Jahrhunderts ward eine Tarifrolle angefertigt, und für nicht benannte Waaren $\frac{2}{3}$ pCt. vom Werthe angesetzt; dieser Satz ward in Folge von financiellen Bedrängnissen 1655 erhöht, 1733 aber wieder hergestellt. Die Convoye-Abgabe ward gleichfalls mit etwa $\frac{2}{3}$ pCt erhoben. Diese Abgaben bezogen sich lediglich auf seewärts eingehende Güter. Was landwärts (sei es auf der Weser oder pr. Achse) eingeht, ist seit unvordenklichen Zeiten gänzlich befreit.

Der Ausgangszoll (unter dem sehr uneigentlichen Namen der Accise) war von jeher die bedeutendste Abgabe, welche in Bremen den eigenen Handel traf, und zwar (abgesehen von den in der alten Rolle namhaft gemachten Ausnahmen) mit 2 pCt. vom Werth der Waaren.

Die Durchfuhr für fremde Rechnung (eigentliches Speditionsgut) unterlag einer Gewichtverzollung von 8 Groten für das Schwerpfund.

Bis zur französischen Zeit dauerte das alte System im Wesentlichen unverändert fort. Daß es sich überlebt habe, mochte wohl anerkannt sein; aber bei dem großen Umschwung des Handels, der seit Eröffnung des unmittelbaren Verkehrs mit transatlantischen Ländern eintrat, würden laute Klagen und auch die Wandelschaffung nicht ausgeblieben sein, wenn

Digitized by Google

man große Unzuträglichkeiten, drückende Folgen davon verspürt hätte. Neben der Strenge des Buchstabens scheint eine mildere Praxis, eine Art von Usanztarif zu Gunsten des Großhandels sich ausgebildet zu haben. Den Anlaß oder doch die Gelegenheit dazu mochten die vieldeutigen Rubriken der alten, übrigens sehr dürftigen, dem veränderten Betrieb des Handels sehr wenig angemessenen Rollen hergeben.

Nach der Wiederbefreiung ward im Jahr 1814 eine provisorische Rolle eingeführt, welche das Tonnengeld auf ¼ pCt., den Ausfuhrzoll auf ½ pCt. vom Werthe ermäßigte. Eine durchgreifende Reform des Zollwesens erfolgte damals noch nicht. Es blieben noch allerlei Nebenabgaben, dazu noch gewisse, den Handel erschwerende Einrichtungen, Privilegien von Corporationen oder Zünften u. dgl. Auch das Stapelrecht ward noch geübt; aber auch dies trat in milderer Gestalt auf; schon in Bezug auf die Gegenstände, welche demselben unterlagen (von oben kommendes Getreide, Steine, Holz, Lohe und Kohlen) hatte es für den neueren Großhandel keine Bedeutung. — Indessen, es blieb immer des Veralteten noch genug aufzuräumen übrig, und es mag befremden, daß man erst so spät (1824) sich dazu entschloß. Da kömmt denn ohne Zweifel in Betracht, daß Bremen im Wesergebiete selbst keine thätige Mitbewerbung zu bestehen hatte, daß also auch kein dringlicher äußerer Anlaß zur Beschleunigung einer zeitgemäßen Reform vorlag. — Schweden hatte eine Zeitlang (gegen das Ende des 17ten Jahrhunderts) den Plan gehegt, den Fleck, wo jetzt Bremerhafen steht, die vormalige Karlsburg, zu einer Handelscolonie umzuschaffen, „wo Handel, Nahrung und Gewerbe ungezwungen sein und keine Monopolien geduldet werden sollten.“ Aber der Hannoverschen Politik, nachdem Georgs I. sehnlicher Wunsch des Besitzes erfüllt war, blieben solche Tendenzen fremd; sie ließ die Seeverkehrs-Interessen

Digitized by Google

der neuerworbenen Provinz brach liegen und begnügte ſich, den Stader Elbzoll auf die bekannte Weiſe auszubeuten. Oldenburg ſeinerſeits, deſſen Bevölkerung von Alters her viel mehr Seerührigkeit entwickelt hatte, als die des gegenüberliegenden rechten Ufers, Oldenburg erfreute ſich ſeines Elsflether Zolls und anderer vom Bremiſchen Handel bei Gelegenheit der Quarantaine u. dgl. abfallenden Sporteln; wie hätt' es darauf verfallen ſollen, durch Gründung freier Niederlagen, überhaupt durch Begünſtigung eines Platzes unterhalb Elsfleths, ſeine fetten Intraden ſelber zu ſchmälern?

Anders geſtalteten ſich die Dinge, als der Elsflether Zoll, geraume Zeit nach dem Erlöſchen ſeiner rechtlichen Exiſtenz, auch die factiſche eingebüßt hatte. Aus dieſer Zeit datiren die Beſtrebungen, einen Oldenburgiſchen Hafen zu einem unabhängigen Seehafen und ſelbſtändigen Handelsplatze zu erheben, Beſtrebungen, die auf einem ebenſo richtigen Gedanken, wie die Gründung und Begünſtigung Altona's, beruhten. Gleichzeitig ward die Weſerſchiffahrtsacte, die Anwendung der bekannten Grundſätze der Wiener Congreßacte auf die Schiffahrtsverhältniſſe dieſes Stromes, vorbereitet. So war ein gedoppelter äußerer Anlaß gegeben zu einer umfaſſenden Reform der Bremiſchen Zollgeſetzgebung.

In dem Bericht einer gemeinſchaftlichen Deputation des Raths und der Bürgerſchaft, vom 9. Juli 1824, ſind die leitenden Geſichtspuncte entwickelt.

Nachdem die Syſteme der Werth- und Gewichtverzollung, in ihren Vortheilen und Nachtheilen, im Allgemeinen beleuchtet ſind, wendet ſich der Bericht zur Betrachtung der Folgen, welche die ſo eben abgeſchloſſene Weſerſchiffahrts-Acte für den Bremiſchen Handel herbeizuführen geeignet ſei. Der Tranſit auf der Weſer ſei durch Aufhebung aller Umſchlagsrechte erleichtert, ein feſter Zollſatz auf das Gewicht der tranſitirenden

Digitized by Google

Waaren basirt. Dadurch sei die Besorgniß entstanden, es möchte das Speditionsgeschäft aus Bremen entfernt werden. Nicht unbegründet sei diese Besorgniß zu nennen, denn der Fremde, der seine Waaren direct über See versendet oder bezieht, werde leicht berechnen, ob er durch die Speditionsabgabe in Bremen schwerer belastet werde, als in andern Weserplätzen, und wenn es der Fall sein sollte, so könne er leicht veranlaßt werden, Bremen transitirend vorbeizugehn, um an einem andern Platze, wo er weniger hohen Abgaben unterworfen, sein Geschäft zu betreiben. Dies würde nicht allein einen Theil der Spedition, sondern, bei der engen Verbindung dieses Geschäftes mit andern Handelszweigen, auch sonstige, im Gefolge der Spedition häufig ertheilte Aufträge dem Bremischen Handelsstand entziehen. Es sei nicht zu übersehen, daß gerade das Speditionsgeschäft am leichtesten nach einem andern, selbst unbedeutenden Orte sich verpflanzen lasse, da es von allen Handelszweigen mit dem mäßigsten Capital und den geringsten Vorkehrungen betrieben werden könne, und benachbarte Staaten gewiß auf alle Weise ihre Untergehörigen aufmuntern würden, sich dasselbe anzueignen. Jeder solchen Besorgniß aber sei vorgebaut, wenn für alles eigentliche Speditionsgut die Abgabe dem Weser-Tarif, also demjenigen Satze, den es jedenfalls auch bei einer Bestimmung nach einem andern Platz tragen würde, gleichgestellt werde. Bei dieser Gleichstellung in den öffentlichen Abgaben würden die Localvortheile Bremens, verbunden mit rücksichtsvoller Behandlung der auswärtigen Geschäftsfreunde, dem bremischen Handel in der Spedition immer ein unbestreitbares Uebergewicht mit Ausschließung aller fremden Concurrenz sichern. Diese Ermäßigung der Speditionsabgabe werde freilich der Staatseinnahme einigen Verlust zuziehen, es sei dies aber als ein durch die Nothwendigkeit gebotenes

Digitized by Google

Opfer für die Aufrechthaltung der Bremiſchen Handelsintereſſen zu betrachten.

Eine ſolche Nothwendigkeit, heißt es ferner, ſcheine auf keine Weiſe hinſichtlich des Commiſſions- und Propre-Handels vorzuliegen. Die Abgabe für dieſen mit dem Gewichts-Syſtem der Weſer-Acte vertauſchen zu wollen, ſei kein Grund vorhanden. Abgeſehen davon, daß durch die vorgeſchlagenen Erleichterungen der Speditionshandel, und ſomit der ſpedirende Ausländer, auch rückſichtlich des eigenen Geſchäftes feſter an den Platz geknüpft werde, ſo ſei auch bei dem eigenen Handel weit weniger eine gefährliche Concurrenz irgend eines unbedeutenderen Uferplatzes zu beſorgen. Der Flor des Propre-Handels ſei durch Verhältniſſe begründet, die ſich nicht wie das Speditionsgeſchäft mit Leichtigkeit auf einen fremden Boden verſetzen laſſen; er finde ſeine Wurzeln in einem dem Geſchäfte angemeſſenen Capitalvermögen, dem Beſtand einer Börſe, die in ihrer Intelligenz die Reſultate der Erfahrung vieler Generationen vereinige; in einer hinreichenden Concurrenz beim Umſatze der Waaren, einem entſprechenden Wechſelverkehr u. ſ. w. Nur ein Handelsplatz, der dieſe und ähnliche Vortheile ſich einmal geſichert habe, nur ein ſolcher gewähre dem Verkäufer Sicherheit und Leichtigkeit des Abſatzes, biete dem Käufer die erforderliche Auswahl; und von einem ſolchen Platze würden ſich Beide um einer an ſich nicht erheblichen höheren Stellung der ein- und ausgehenden Rechte willen gewiß nicht entfernen. Drückend könne eine, die bisherigen Abgaben ungefähr ausgleichende Feſtſetzung derſelben nicht werden, wenn nur für gleichmäßigere Vertheilung nach dem Werthe der Waaren Sorge getragen werde.

An dieſe Motive reiht ſich denn der Vorſchlag, die Speditionsabgabe bei allen, auch den zu Lande durchgeführten

Digitized by Google

Gütern, dem Weser-Tarif gleichzustellen, für die übrige Ein- und Ausfuhr aber unter Vereinfachung des bisherigen Systems, ½ pCt. des Werthes von eingehenden, ¼ pCt. von ausgehenden Waaren zu erheben, den bisherigen Grundsatz aber beizubehalten, daß nämlich die gewissenhafte Entrichtung der Abgaben unter die Garantie des geleisteten Bürgereides gestellt, und den Declarationen der Bürger derselbe Glaube beigemessen werde, den man in andern Staaten nur durch die Visitation der Zöllner sich zu verschaffen im Stande sei.

Diese Vorschläge, mit den von der Deputation ferner beantragten Modalitäten, wurden denn auch durch Rath- und Bürgerschluß angenommen, und am 16. August 1824 publicirt. Die Zolleinnahme blieb, bis auf einen geringen Ausfall, unter dem neuen System dieselbe. Ein späteres Gesetz (2. Januar 1837) stellte den Eingangszoll auf ⅔ pCt., den Ausgangszoll auf ¼ pCt. des Werthes. Die Ermäßigungen des Weserzolls, über welche die Revisions-Commission bei mehreren Gelegenheiten übereinkam, wurden sofort auf die Speditionsabgabe angewendet. Auch unabhängig davon hat es für manche Artikel an ferneren Erleichterungen nicht gefehlt, wie die Verordnungen vom 24. Juli 1840, vom 30. December 1844 und 1. October 1845 bezeugen, deren letztere, in Folge des Vertrages vom 14. April 1845 mit der Krone Hannover, für Waarentransporte, die ohne Umladung von einem Theil des Steuervereines nach dem andern durch das Bremische Gebiet geführt werden, den Tarif auf 3 Groten für 100 ℔ herabsetzt. Dabei ist zu bemerken, daß der Antheil Bremens am eigentlichen Weserzoll so gut wie gar nicht zur Hebung kömmt, indem er bei allen Artikeln, welche in Bremen landen und somit dessen Transitzoll oder Ausfuhrzoll bezahlen würden, soferne sie weiter gesandt werden, erlassen wird, während diejenigen Güter, welche Bremen auf

Digitized by Google

der Weser vorbeipassiren, noch immer zu den seltnen Ausnahmen gehören.

In Folge einer Uebereinkunft mit den Staaten des deutschen Zollvereins vom 12/17. December 1839 wurden gewisse Artikel, bei geführtem Nachweis ihres vereinsländischen Ursprungs, auch in der Durchfahrt und Wiederausfuhr gänzlich befreit.

Den Schlußstein der Bremischen Einrichtungen bildet die Gründung des Bremerhafens — zugleich das redende Zeugniß, was ein fester Wille, in klarer Beherrschung der Verhältnisse, auch in Bürgerstaaten vermag.

Was die Ein- und Ausgangszölle betrifft, so werden sie auch von dem nach, von und über Bremerhafen betriebenen Waarenverkehr erhoben, mit Ausnahme von Mundvorrath, der für den Verbrauch am Ort oder zum Schiffsproviant aus Hannover eingeführt wird. Für solche Waaren aber, welche seewärts eingebracht werden mit der Bestimmung, seewärts wieder ausgeführt zu werden, kann (nach den Verordnungen vom 2. Januar 1837 und 18. Juni 1841) eine zoll- und abgabenfreie Niederlage in Anspruch genommen und der Lagerschein nach sechs Monaten erneuert werden. Wenn die Güter während der freien Lagerung in dritte Hand übergehen, wird dem Zollamt schriftliche Anzeige darüber gemacht.

8. Uebersicht der Lübeckischen Zollgesetzgebung.

Am längsten hat Lübeck an den Ueberlieferungen der alten Handelspolitik festgehalten. Nicht daß die Zölle sehr hoch gestellt gewesen wären: sie betrugen vielmehr durchschnittlich eingehend nur ½ pCt. vom Werth, ausgehend eben so viel; nur ausnahmsweise, in schweren Zeitläuften, oder bei kostspieligen Stromarbeiten, erlaubte man sich einen Zu-

Digitized by Google

schlag, für bestimmte Zeit, und es verdient Beachtung, daß schon im Jahr 1679 die commercirenden Zünfte die Aufhebung einer solchen, ½ pCt. betragenden Erhöhung aus dem Grunde beantragten, „weil viele Güter wegen solchen Quartprocentes auf Kiel gehen.“ Sondern das Unterscheidende war, daß es Jahrhunderte hindurch Staatsmaxime war, den Speditionshandel nicht aufkommen zu lassen. Die Durchstattung der Waaren, wie man es nannte, das ist, die Durchfuhr für fremde Rechnung, war untersagt. Was Fremde nach Lübeck gebracht hatten, was nicht als Bürgergut certificirt werden konnte, das sollte in der Stadt verkauft werden, und nur als Bürgergut die Stadt wiederum verlassen. Merkwürdig genug, daß auch gegen die Genossen des Hansabundes dieser Grundsatz in aller Starrheit aufrechtgehalten ward. Im Jahre 1614 führten Hamburgische Kaufleute bittre Klage, daß die Durchfuhr gegen gebührlichen Zoll verweigert werde; die Antwort war, man könne zum Verderb der Stadt ihnen ferner Nichts einräumen. Nach langen Dispüten, heißt es, und aus besonderer, tragender Zuneigung sei 1611 den Stralsundern die Durchfuhr gewisser Waaren in gewissen Richtungen zugestanden. Der König von Dänemark ließ 1630 um die Durchstattung einiger Ladungen Schiffsbauholz, als um eine besondere Gefälligkeit, nachsuchen. Preußen, das übrigens auf die Hervorsuchung alter Stapelrechte seiner eigenen Städte sich sehr wohl verstand, lag noch im ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts gegen den Lübeckischen Stapel, der auf wiederholte Kaiserbriefe der Hohenstaufen zurückgeführt ward, beim Reichskammergericht zu Felde. Daß übrigens das alte System von Vielen als unhaltbar erkannt war, und daß wenigstens schon im Lauf des 17ten Jahrhunderts seine Vertheidiger auf dem Rückzuge fochten, beweisen unter Anderm die Titel

Digitized by Google

nachfolgender Schriften: — „Bedenken, ob es der Stadt Lübeck nütz und rathsam sei, daß Fremden und Benachbarten die freie Handlung und Durchfuhr der Güter und Waaren, so aus der Ostsee kommen, gestattet werde"; „patriotischer Beweis für den Nutzen der Durchfuhr fremder Waaren"; „Synd. Brambachii Bedenken, ob die Stadt Lübeck befugt sei, die Güter und Waaren, so aus der Ostsee anhero gebracht werden, nicht durchführen zu lassen, sondern zu verordnen, daß dieselbigen an dero Stadt Bürger verkauft werden müssen, 1607". u. a. m.

In den 80ger Jahren konnte Büsch von dem Lübecker Stapel als von einer Antiquität reden. Er bezeugt, daß der Handel in Lübeck fast ganz Speditionshandel geworden, und daß der Transit, dem Belauf des Gewichtes von Waaren aller Art nach, im Jahr auf 20000 Last steige. Was er unter diesen Umständen tadelt, das ist, daß dieser Transit mit einem Zoll von durchschnittlich 2 pCt. vom Werthe belastet sei (ein- und ausgehende Rechte zusammengenommen, und Nebenabgaben mit eingerechnet). Dieselbe Verordnung, die nach der Befreiung den alten Zoll herstellte (1. April 1813), erkannte die Nothwendigkeit einer Reform an. In den „Worten der Hoffnung" eines Lübeckischen Patrioten vom Jahr 1816 wird einer Umgestaltung des Zollwesens kräftig das Wort geredet, es wird gefragt, ob es wohl denkbar sei, noch jetzt, da der Commissions- und Speditionshandel die meisten Häuser in Lübeck beschäftige, dieselben Zollgesetze anwenden zu wollen, welche zu einer Zeit galten, da Lübeck ein Stapelplatz, mithin die Durchfuhr aufs strengste verboten und die Betreibung der Geschäfte für fremde Rechnung hart verpönt gewesen?

Die Abstellung von Mißbräuchen, begleitet von einzelnen Ermäßigungen und Erleichterungen, konnte nicht genügen. Erst durch die Verordnung vom 9. Nov. 1833 ist Lü-

Digitized by Google

beck in das neuere System der Hanseſtädte eingetreten, aber mit der vollen Kraft eines in allſeitiger Ueberzeugung gereiften Entſchluſſes. Mit dem 31. December 1833 ward die Erhebung aller bisherigen Ein- und Ausgangszölle, aller Nebenabgaben und ſonſtigen Accidentien, gänzlich eingeſtellt. An deren Stelle trat eine einfache Eingangs-Abgabe, nach einem neuen Tarif, der für die nicht benannten Artikel ½ pCt., für ganze Claſſen von Waaren ¼ pCt. beträgt. Ausgehend waren von nun an alle Waaren von jeglicher Abgabe frei. Auf dieſer Bahn iſt Lübeck ſeitdem fortgeſchritten, ohne die damit verbundenen finanziellen Opfer zu ſcheuen. Das Jahr 1837 brachte (29. November) eine neue Reviſion des Tarifs. Der geringe Eingangszoll wirkte noch als Durchgangsabgabe: die öffentliche Meinung verlangte gänzliche Befreiung des Tranſit, und erreichte ſie durch die neue Zollordnung vom Mai 1845, welche das Speditionsgut für eine Lagerzeit von drei Monaten von jeglicher Abgabe befreit, und welche am 1. Juni 1845 ins Leben getreten iſt.

9. Unterſchied zwiſchen dem Freihafenſyſtem der Hanſeſtädte und der Theorie der allgemeinen Handelsfreiheit.

Ihre Commiſſion hat dieſe Nachweiſungen für erforderlich gehalten, hält dieſelben aber auch für ausreichend, um zu zeigen, daß von den Hanſeſtädten im Allgemeinen geſagt werden kann, was in Bezug auf Hamburg ausführlicher dargelegt iſt.

In den Hanſeſtädten hat allmälig (am früheſten allerdings in Hamburg, unter der Mitwirkung außerordentlicher Umſtände) die Ueberzeugung ſich Bahn gebrochen, daß für ſie die Aufgabe der Geſetzgebung in der Förderung des Zwiſchenhandels liege, und daß dieſe Aufgabe nur in der möglichſten Annäherung an ein Freihafenſyſtem zu löſen ſei.

Digitized by Google

Derselbe Gedanke hat die Anlage von Freihäfen in andern, und die Einrichtung von Entrepôts in allen, gegen die Handelsinteressen nicht gleichgültigen Staaten veranlaßt. In diesem Gedanken war es, daß Sir Robert Walpole im zweiten Viertel des vorigen Jahrhunderts den Entwurf faßte, London, wie er sich ausdrückte, „zu einem Freihafen, folglich zu einem Weltmarkte" zu erheben, alle Handelszölle abzuschaffen und den Ausfall der Staatseinnahme durch Verbrauchsteuern zu ersetzen — eine Einrichtung, welche nur an dem Widerstand gegen die zur Controle erforderlichen Maaßregeln scheiterte, und welche erst viel später durch das System der freien Niederlage eine annähernde Erfüllung gefunden hat.

Auch die deutschen Hansestädte konnten nur nach und nach zur weitern Ausbildung ihres Systems gelangen. Es ist ganz in der Ordnung, daß finanzielle Opfer nicht ohne äußeren Anstoß, nicht ohne einleuchtende Rechtfertigung gebracht werden. Aber lange ehe man sich zu den letzten Maaßregeln von verhältnißmäßig neuem Datum entschloß, lag eine stark ausgesprochene Annäherung zum Freihafensystem in ihrer Gesetzgebung. Sie hatten allerdings Waarenzölle und haben sie noch, und es ist weltbekannt, daß dieser Theil der Staatseinnahme zum größeren Theil auf die Bestreitung der Anstalten für Handel und Schiffahrt verwendet werden. Aber die Zölle waren von jeher an und für sich so gering, daß man die Controle entbehren, und an deren Stelle die Declaration des Bürgers im wohlbegründeten Vertrauen auf deren Gewissenhaftigkeit konnte treten lassen. Es ist dieser Umstand, der dem Handel der Hansestädte die freie Beweglichkeit mittheilt, welche von der in einem wirklichen Freihafen sich nicht unterscheidet, und welche dem Handelsstand der Hafenplätze andrer deutscher Staaten so beneidenswerth erscheint. Die Gesetzgebung der Hansestädte hat eine nicht

Digitized by Google

geringe Besteuerung selbst des täglichen Verbrauches, mittelbar also selbst eine Erschwerung der Fabrication, nicht gescheut, um die Waarenzölle so niedrig zu halten, und sie fortwährend zu ermäßigen. Nur um diesen Preis war es möglich, das Hauptaugenmerk zu erreichen, dem Staat die kostspieligen Vorkehrungen, dem Handel das Lästige einer speciellen Controle zu ersparen.

Dies Freihafensystem der Hansestädte war aber nicht etwa allein durch ihre eigenen Verhältnisse, sondern sehr wesentlich durch den Stand der Dinge in dem größeren Ganzen motivirt, dem sie angehören. Freihäfen, wie Jedermann weiß, werden nur gegründet an den Gränzpuncten solcher Reiche, deren Zollsystem eine schärfere Controle, mehrfache Vorkehrungen gegen Unterschleif, nothwendig mit sich bringt. Sie sind darauf berechnet, das Reich an den Vortheilen des Zwischenhandels Theil nehmen zu lassen, indem wenigstens auf einzelnen Puncten die freie Bewegung gewährt wird, deren er bedarf. Die Hansestädte constituirten sich thatsächlich zu freien Niederlagen, weil auf deutschem Boden jenseits ihrer Gebietsgränzen die Zollschranken sich erhoben. Durch ihre Beziehungen zur Handelswelt sahen sie sich aufgefordert, wie sie durch ihre Stellung im deutschen Reich und im deutschen Bunde berechtigt waren, ihre Zollgesetzgebung vorzugsweise den Bedürfnissen des Zwischenhandels anzupassen.

Mit den Grundsätzen der neuerdings sogenannten allgemeinen und unbedingten Handelsfreiheit hat dies Alles ganz und gar nichts zu thun. Es ist ganz unerfindlich, daß die Hansestädte diese Theorie, als solche, in ihre Fahnen geschrieben, es widerspricht aller Zeitfolge, daß sie daraus ihre Einrichtungen hergeleitet hätten. Mögen die Schlagworte dieser Theorie, mögen reichliche Anpreisungen derselben in der Presse der Hansestädte geraume Zeit hindurch vorgewal-

Digitized by Google

tet haben, es ist dies eine Controvers auf theoretischem Gebiet, eine Controvers über ganz andere Fragen, als die des Zwischenhandels, mit dessen Interessen die Gesetzgebung der Hansestädte sich beschäftigte, über solche Fragen, die noch heute die Welt bewegen und so sehr die öffentliche Meinung in allen Staaten theilen, daß die Ansichten bis zu den äussersten Gegensätzen auseinandergehn. Die Hansestädte können weder von der einen Partei den Vorwurf, noch können sie von der andern das Lob annehmen, daß ihr System auf die Principien der allgemeinen Handelsfreiheit basirt sei.

10. Erinnerung an die Grundsätze von J. G. Büsch.

Um so mehr wird hier der Ort sein, an die Grundsätze eines hanseatischen Schriftstellers zu erinnern, eines der angesehensten deutschen National-Oekonomen, der, gleichzeitig mit Adam Smith aber ganz unabhängig von demselben, der eigentliche Begründer der Wissenschaft für Deutschland wurde.

Johann Georg Büsch war in seinen Schriften unablässig bemüht, den oben angedeuteten Unterschied zwischen dem System der Hansestädte und der Theorie unbedingter Handelsfreiheit hervorzuheben.

Er verwahrt sich beständig, daß er größeren Staaten in der That nicht einreden wolle, wenn sie durch eine angemessene mit Umsicht angewandte Handelspolitik die einheimische Industrie zu beleben suchen. In einem seiner letzten Bücher giebt er seinen Mitbürgern einen auch heute sehr beherzigungswerthen Wink. Der Zwischenhandel eines großen oder kleinen Staates befinde sich sehr wohl bei der Freiheit des Handels in allen Staaten, die noch keine Handelspolitik kennen; er werde immer einen Stoß erleiden, wenn andre Staaten darauf verfallen, die Einfuhr im Sinn eines handelspolitischen Systems zu beschränken. Sind aber, fährt er fort,

Digitized by Google

diese Verbote mit rechter staatswirthschaflicher Ueberlegung beschlossen, und haben sie dann die Folge, daß die innere Circulation belebt wird, und der Staat an Bevölkerung uud innerem Wohlstand gewinnt, so erfährt der Zwischenhandel auch bald die günstigsten Folgen. Es entsteht ein neuer Gegenstand desselben nach dem andern; auch die Geldumsätze mehren sich, und wenn dann vollends jener Staat es so hoch bringt, daß er von seinen Kunst- oder Naturproducten selbst ausführen kann, so müßte der zwischenhandelnde Staat sein Werk gar nicht verstehen, wenn er nicht in dieser neuentstehenden Exportation seinen Gewinn suchte und fände." Dann zieht er die Anwendung (im Jahr 1797!) auf die preußischen Staaten. Im vorigen Jahrhundert sei für Hamburg aller Handel mit der Mark frei gewesen. Friedrichs II. Vorgänger, noch mehr der große König selbst, (dessen Maaßregeln Büsch bekanntlich sehr weit entfernt war, insgesammt oder unbedingt zu billigen) habe um eine selbständige Handelspolitik sich bemüht. Dadurch sei der über Hamburg früher beschafften Einfuhr in vielen Stücken ein Ziel gesteckt worden. „Aber wer wird glauben, daß der gesammte Zwischenhandel Hamburgs mit eben diesen Staaten nicht jetzt bei weitem größer, als ehemals gewesen sei, da Hamburg denselben auch mit so vielen Exporten (wozu ich die schlesischen nicht rechne) treiben kann, und daß es nicht sehr thöricht sein würde, die Mark Brandenburg in ihren ehemaligen betrübten und kümmerlichen Zustand zurück zu wünschen?"

Ebenso bestimmt sprach Büsch seine Ueberzeugung gegen Mirabeau aus, der ihn für einen Anhänger des physiokratischen Systems hielt, und bei dem ersten Zusammentreffen, als Büsch dies verneinte, verwundert fragte: so sind Sie doch für allgemeine Freiheit des Handels? Auch das nicht,

Digitized by Google

erwiederte Büsch, sondern ich halte sie in dem jetzigen Zustande Europas und selbst der Handlung für unmöglich. „Das wundert mich von einem Schriftsteller zu vernehmen, der in einer Handelsstadt lebt, wo die Handlung frei sein muß, und welche bei allgemeiner Freiheit des Handels nur gewinnen kann." — „Sie sehen, daß meine Lage mich nicht in meinen Schriften leitet."

II. Die Hansestädte und die deutsche Ausfuhr.

Wenn solcher Gestalt die Hansestädte ein Handelssystem sich allmälig ausbildeten, das ausschließlich auf den Zwischenhandel berechnet war, so wählten sie das einzige System, das den Bedürfnissen ihrer isolirten Lage angemessen und das zugleich im Bereich ihrer eignen Gesetzgebung durchzuführen war. Das Reich hatte ja ihren Händen die Sorge nicht allein für ihre eigenen Interessen, sondern auch für die Handelsinteressen der gesammten Nation, rathlos und schutzlos, überlassen. Diese Gleichgültigkeit des Reiches, die Gleichgültigkeit einiger deutschen Regierungen, die wechselnden und zum Theil unüberlegten Maaßregeln anderer, haben die Hansestädte nicht zu verantworten. Sie sind nie darüber gefragt, sie hatten Nichts einzureden, und wenn man sie gefragt hätte, so würden sie sich wohl gehütet haben, den Deutschen Gleichgültigkeit gegen den einheimischen Gewerbfleiß und unbeschränkte Zulassung aller fremden Industrie-Erzeugnisse zu empfehlen. Nur die Frage kann entstehen, ob das System, welches die Hansestädte für sich ausbildeten, in seiner Wirkung auch den Interessen Deutschlands unter solchen Umständen förderlich war.

Hier ist vor allen Dingen zu bemerken, daß der Zwischenhandel der Hansestädte (nach dem damaligen Sprachgebrauch, und da die deutschen Länder sich untereinander in Bezug auf

Digitized by Google

die Intereſſen des Verkehrs gegenſeitig als Ausland behandelten) den größten Theil der deutſchen Ausfuhr in ſich begriff. Es war dieſer Sprachgebrauch, der jetzt in Bezug auf deutſche Erzeugniſſe in den Hanſeſtädten anſtößig klingt, um ſo mehr gerechtfertigt, in Folge der Colonialpolitik der fremden Seemächte, welche den directen Verkehr mit ihren überſeeiſchen Pflanzungen ſich ſelbſt vorbehielten, und die Ein- und Ausfuhr nach und von denſelben über die Häfen des Mutterlandes zu leiten fortfuhren. Der Antheil Deutſchlands an dieſem indirecten Colonialhandel, und namentlich die Ausfuhr deutſcher Gewerbserzeugniſſe nach den Colonieen vermittelſt der Hanſeſtädte, vor der Eröffnung des directen Verkehrs, wird vielleicht nicht immer gehörig gewürdigt. Es wird hier der rechte Ort ſein, einige faſt vergeſſene Thatſachen in Erinnerung zu bringen.

Die Ausfuhr ſchleſiſcher und böhmiſcher Leinewand von Hamburg ward im Jahr 1689 auf vier Millionen geſchätzt, der Werth der niederſächſiſchen, weſtphäliſchen, heſſiſchen Leinewand, die über Bremen nach England ging, im Jahr 1696 auf eine Million Thaler. Erſt nach dieſer Zeit fällt der große Aufſchwung dieſes Gewerbszweiges. Hamburgiſche Kaufleute ermunterten die ſchleſiſchen Fabricanten, die Leinen der Bretagne nachzuahmen. Derjenige, dem es endlich gelang, ſetzte in den Eckzipfel ſeiner Stücke das Wort Tandem, und gab ſo dem Fabricat eine der mehrfachen Benennungen, unter welchen es lange Zeit nach den Stapelplätzen der ſpaniſchen und andern Colonieen verſandt wurde. Die Ausfuhr ſchleſiſcher Leinen erreichte im Jahr 1775 den Werth von acht Millionen Thaler. Eine ähnliche Aufmunterung rief die gedruckten Flanelle (Golgas) ins Leben, die in der erſten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zuerſt in Sachſen fabricirt wurden und beſonders in der Ausfuhr nach Portu-

Digitized by Google

gal eine Rolle spielten. So trat die Verbindung einzelner Kaufleute mit den gewerblichen Districten Deutschlands an die Stelle der frühern Verbindung der Seestädte mit den Binnenstädten. Das Bündniß der Hansestädte mit dem deutschen Gewerbfleiß war ein gar zu natürliches. Wenn der Handelsstand der Städte durch Vorschüsse die Hand bot, so war es sein augenfälliges Interesse: darüber konnte er sich nicht täuschen, daß seine Aufgabe ihm erleichtert, sein Wohlstand in demselben Maaße gefördert ward, wie Deutschland zur Ausgleichung der Einfuhr eine entsprechende, werthvolle Ausfuhr anzubieten hatte. Wenn auf diese Weise diejenige Fürsorge einigermaaßen ersetzt ward, an welcher die meisten Fürsten es fehlen ließen, so lag es in der Natur des Verhältnisses, daß die Hansestädte keinen Dank für ihre Bemühungen verlangen konnten. Nur die Anklage der Gleichgültigkeit gegen die deutsche Industrie haben sie nicht verdient. Am wenigsten hätten sie erwarten können, eben diese Anklage von einer Seite her zu vernehmen, wo man ihnen zugleich einen ausgezeichneten Scharfsinn für ihr eigenes Interesse, ja den Scharfsinn der vollendeten Selbstsucht, zuzuschreiben scheint.

Eine neue Zeit für den Flor der Hansestädte und der deutschen Industrie, überhaupt für Deutschlands Antheil an dem Welthandel, bezeichnet die Eröffnung des directen Verkehrs mit den befreiten Staaten Nordamericas und etwas später, in Folge der politischen Ereignisse, mit Westindien und Südamerica. Die Hansestädte säumten keinen Augenblick, in den neuen Verkehr einzutreten. Die Handelsgeschichte bewahrt das Andenken einiger Merkwürdigkeiten, aus welchen die athemlose und unbedachte Hast erhellt, mit welcher die ersten Unternehmungen zum Theil betrieben wurden. Selbst eine Ladung Taback soll von Hamburg nach

Digitized by Google

Nordamerica abgegangen ſein. Im Mai 1783 galt es für eine gute Speculation, Commiſſion nach Nordamerica zu geben, um deutſche Waaren dort zurückzukaufen; bald darauf kam eine Menge deutſcher Manufacturen von dort zurück, und ward in Hamburg verſchleudert.

Dieſe und ähnliche Erfahrungen hatten die überaus wohlthätige Folge, daß man die Nothwendigkeit empfand, in die neuen Verhältniſſe mit Umſicht einzugehen. Junge Männer in nicht geringer Anzahl wurden ſehr bald nach Nordamerica aus den Hanſeſtädten entſendet, um den neuen Markt, deſſen Bedürfniſſe und Fähigkeiten, aus eigener Anſchauung kennen zu lernen und ſichere Verbindungen anzuknüpfen. Andre folgten und ließen ſich im Lande nieder, um von dort aus den Verkehr mit der Heimat zu leiten. Dieſe Sitte hat ſich bewährt, ſie bildet die Grundlage der ununterbrochenen und ſteigenden Ausfuhr Deutſchlands nach allen Welttheilen.

Durch den directen überſeeiſchen Verkehr erſtarkte die Rhederei und hob ſich der Wohlſtand der Städte, die ſeit dem ſiebenjährigen Krieg eine Zeitlang ſtehen geblieben waren. Im Angeſicht dieſes ſich nicht verleugnenden Wohlſtandes mochte deutſchen Regierungen die Frage ſehr nahe liegen, ob es denn durchaus nothwendig ſei, daß dieſer Verkehr in hanſeatiſchen Händen verbleibe, und daß die Städte aus dieſer Vermittelung einen (im Einzelnen übrigens vielfach überſchätzten) Gewinn zu ziehen fortfahren? Auch dem größeren Fabrikanten des Binnenlandes war es nicht zu verdenken, wenn er bei einigem Selbſtgefühl ſich zu dem Verſuch entſchloß, die erſte Hand unmittelbar aufzuſuchen. Einzelne hatten es ſchon ſeit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts, und ſofern ihre Kräfte dem Beginnen gewachſen waren, nicht ohne Erfolg gethan. Aehnliche Erſcheinungen haben bei ähn-

Digitized by Google

lichen Anläſſen in der Geſchichte des Welthandels ſich oftmals wiederholt. Eine mehr oder weniger bewußte Mißgunſt kam hinzu, und in manchen Kreiſen des Binnenlandes, zumal an einigen Höfen, bildete der Gedanke ſich aus, die Hanſeſtädte müßten eigentlich zu bloßen Speditionsplätzen herabgedrückt werden. Der Mehrzahl der Fabrikanten indeß convenirte gar ſehr das alte Verhältniß, in welchem ſie gewohnt waren, auch abgeſehen von bereitwillig dargebotenen Vorſchüſſen, alle Sorge für die weitere Verwerthung und alle Wechſelfälle der Gefahr auf den Mittelsmann in den Hanſeſtädten überzuwälzen. Für die Induſtrie ſelbſt und ihre dem überſeeiſchen Bedarf angepaßte Entwickelung hatte dieſe Verbindung mit den Hanſeſtädten ihren beſondern Werth; ſie verſchaffte dem Gewerbtreibenden die unausgeſetzte Kunde des beſondern, vielleicht wechſelnden Geſchmackes, ſelbſt der Launen der überſeeiſchen Märkte, die er ſich anders mit Sicherheit nicht leicht erwerben konnte; ſie gab ihm auch (wenn er ſie nur beachten wollte) die zeitige Warnung, falls er in der Herſtellung eines untadeligen Artikels erſchlaffte. Sie führte ihn über einzelne Störungen und Stockungen der Nachfrage leichter hinweg, da ein Platz, deſſen Eigenthümlichkeit in einer möglichſt ausgedehnten Waarenniederlage und in der Fähigkeit für die ſchleunigſte Benutzung der wiederkehrenden Conjunctur beſteht, ſeine Vorräthe auch in den Zeiten des ruhenden Geſchäftes nicht pflegt auf die Neige gehen zu laſſen. So zeigte ſich, daß eben durch ihre vorherrſchend ausgebildete Eigenſchaft als Zwiſchenhandelsplätze die Städte auch vorzugsweiſe für den Vertrieb der deutſchen Induſtrie geeignet waren.

12. Die Hanſeſtädte und die deutſche Einfuhr.

Wenn man mit der Thätigkeit der Hanſeſtädte bei der Ausfuhr bei einigem Nachdenken ſich leicht ausſöhnte, ſo un-

Digitized by Google

terlag dagegen ihre Thätigkeit bei der Einfuhr heftigen Vorwürfen. Nicht das konnte man verkennen, daß Deutſchland mit allen auswärtigen Erzeugniſſen, deren es wirklich bedurfte, an den Plätzen, wo der freie Zwiſchenhandel die reichſte Auswahl verſammelt, am beſten und wohlfeilſten ſich verſehen konnte. Da vertraute man am Ende den Hamburgiſchen Zuckerfabrikanten, daß ſie zu rechnen verſtanden, wenn ſie ihre Vorräthe lieber vor der Thür ankauften, als ſie aus der erſten Hand aufzuſuchen. Aber es war nicht abzuleugnen, Deutſchland fand auf den Märkten ſeiner Zwiſchenhändler gar Manches, was es hätte entbehren und für den eignen Bedarf durch eignes Fabricat erſetzen mögen. Schon von den 70ger Jahren und noch früher datirt ſich die Anklage, daß, von den Hanſeſtädten aus, Deutſchland „mit engliſchen Manufacturen überſchwemmt werde."

Die Wahrheit iſt, daß die Schuld einzig und allein an den Regierungen Deutſchlands lag, wenn ſie es verſäumten, zu gemeinſamen Maaßregeln ſich zu einigen, um ihren Unterthanen die Verſuchung zum Verbrauch fremder Fabricate, wo einheimiſche dienen konnten, zu entziehen, während Maaßregeln, die auf die Umgränzung eines einzelnen Staates beſchränkt blieben, dem Zweck einer wirklichen Stärkung und Belebung der einheimiſchen Gewerbsthätigkeit ſelten entſprechen konnten. Nicht die Hanſeſtädte haben die Regierungen Deutſchlands von genügenden Maaßregeln in dieſer Hinſicht zurückgehalten. Die Hanſeſtädte konnten ihnen die entſchiedenſte Bevorzugung der einheimiſchen Induſtrie nicht verbieten. Wenn ſie es gekonnt hätten, ſo würde es nicht in ihrem Intereſſe gelegen haben: denn ein regerer Aufſchwung der Induſtrie und eine Vermehrung des Nationalwohlſtandes in Deutſchland hätte durch geſteigerte Ausfuhr und vermehrte Zahlungsfähigkeit für andere Verbrauchsgegenſtände

Digitized by Google

den Hanseſtädten reichlichen Erſatz für den Ausfall in der Zufuhr engliſcher Manufacturen gewähren müſſen. Zumal, da eben dieſe Zufuhr weit geringer geweſen zu ſein ſcheint, als man ſie ſich vorſtellte. Sehr vieles, was über Hamburg ging, war gar nicht für Deutſchland beſtimmt, ſondern für Rußland, die Türkei, für Italien, früher auch werthvolle oſtindiſche Sendungen über Genf nach Frankreich. Das Meiſte was nach Hamburg kam, waren Speditionsgüter; eigne Handlung mit engliſchen Waaren war in Hamburg ſehr wenig. Und die Zufuhr engliſcher Fabricate war in den 80ger Jahren entſchieden in der Abnahme begriffen. Die Zahl der Ladungen engliſcher Wollenwaaren hatte ſich um die Hälfte vermindert, in Folge der Aufnahme der ſächſiſchen und brandenburgiſchen, die auch in Hamburg im Sortiment für den eignen Verbrauch immer häufiger erſchienen. In Bremen beſtand noch 1786 der ſiebente Theil der eingelaufenen Schiffe aus engliſchen, in den Jahren 1796—99 machten die engliſchen Schiffe nur noch den neunten Theil aus (1818—20 nur noch den funfzehnten).

Jedenfalls, wenn man einen Übelſtand darin erkannte, daß die Begünſtigung des Zwiſchenhandels in den Hanſeſtädten auch engliſche Manufacturen herbeizog, ſo lag es in der Hand der deutſchen Regierungen, dieſen Übelſtand ihren eignen Gebieten fernzuhalten. Von einer Bevorzugung engliſcher Waaren in den Hanſeſtädten fand ſich keine Spur, und wenn der blinde Eifer ſo weit ging, eine Verſchwörung der Städte zu argwöhnen, um Deutſchland in Abhängigkeit von England zu erhalten, ſo war dieſer Eifer mindeſtens ſehr blind in einer Zeit, wo die Hanſeſtädte auf dem überſeeiſchen Markt als die rüſtigſten Mitbewerber der Engländer ſich hervorthaten. Für den Ernſt dieſer Mitbewerbung und für die durch die Hanſeſtädte erzielte Verdrängung des engliſchen Monopols,

Digitized by Google

mag man den Maaßſtab aus der Thatſache abnehmen, daß, gleichzeitig mit der verminderten engliſchen Zufuhr nach Deutſchland, die Tonnenzahl hanſeatiſcher Schiffe im Handel mit Nordamerika im Jahr 1790: 1978, vier Jahre ſpäter 4987, und wieder ſechs Jahre ſpäter 12980 betrug.

13. Die Thätigkeit der Hanſeſtädte nach Aufhebung der Continentalſperre.

Von den außerordentlichen Ereigniſſen der Kriegsjahre, der unnatürlichen Steigerung des Verkehrs und den heftigen Rückſchlägen, wird hier nicht zu reden ſein. Aber ſoviel darf geſagt werden: Deutſchland hatte Urſache, zu dem fortſchreitenden Flor ſeiner Gewerbe und zu der Thätigkeit, mit welcher die neueröffneten Märkte aufgeſucht wurden, ſich Glück zu wünſchen — als das Continentalſyſtem die Induſtrie zwar zu beleben verhieß, indem es ſie durch Verbote ſtachelte, zugleich aber durch die Handelsſperre und die Unſicherheit der Meere die neuen Abzugswege gewaltſam verſchloß.

Nach dem Frieden war es die erſte Aufgabe der Hanſeſtädte, die verſchütteten Bahnen wieder zu eröffnen, und den unterbrochenen überſeeiſchen Verkehr wieder zu erringen. In welchem Maaße es ihnen gelungen, und welcher Antheil an der Verwerthung deutſcher Waaren jenſeits der Meere ihnen zukömmt, darüber giebt jede Ausfuhrliſte das redende Zeugniß.

Die ferneren, zum Theil oben ſchon angedeuteten Reformen ihrer eignen Zollgeſetzgebung ſtellten zugleich immer deutlicher heraus, daß die Hanſeſtädte, wenngleich von allen Seiten mit Zollſchranken umgeben, als ihre *nächſte* Beſtimmung den Vertrieb der Erzeugniſſe des deutſchen Vaterlandes erkannten. Die gänzliche Befreiung mancher wichtigen Gegenſtände der deutſchen Ausfuhr von dem ohnehin ſchon ſehr niedrigen Zollſatz theils beim Eingang, theils beim Ausgang,

Digitized by Google

theils in beiden Fällen, läßt darüber keinen Zweifel. Es war dies eine stillschweigende, unbegehrte und unerwiederte Erklärung ihrer Hingebung an die deutschen Interessen — zu einer Zeit, als dieselben auf diesem Gebiet unter der Zahl der mächtigeren Bundesgenossen so wenig als an der Gesammtheit des Bundes einen Vertreter fanden.

14. Die deutschen Handelsinteressen in ihrer Getrenntheit.

a) Den überseeischen Staaten gegenüber.

Aber es galt, bei der neuen Ordnung aller Dinge, auch das Rechtsverhältniß der Deutschen im transatlantischen Verkehr auf vertragsmäßiger Grundlage festzustellen. Der zweite Abschnitt wird die Täuschungen schildern, die den Erwartungen des deutschen Volkes von einer gemeinsamen Handelspolitik des deutschen Bundes bereitet waren. Diese Täuschung legte den Hanseſtädten die Pflicht auf, wenigstens die Erinnerung *ihres* Bundes zu erneuern, und in Gemeinschaft bei den überseeischen Staaten Schiffahrts- und Handelsverträge zu suchen. Daß nicht die deutsche Nation als solche, sondern nur einzelne deutsche Staaten bei der Unterhandlung jener Verträge erschienen, wird ein beklagenswerthes Ereigniß bleiben, als hätte man der Gemeinschaft des deutschen Namens sich geschämt, oder die einfachste aller politischen Lehren verkannt, die Lehre, daß Eintracht Macht verleiht. Wenn auch das materielle Ergebniß fürs Erste diesen Mangel nicht entgelten ließ, wenn vollkommene und aufrichtige Gegenseitigkeit von den verschiedenen Staaten Americas gewährt wurde, so konnte doch selbst der scheinbare Glanz, in welchem an der Seite der deutschen Großmächte die ebenbürtige Handelsbedeutung und die Flagge dieser kleinen Freistaaten hervortrat, für die Wahrnehmung nicht entschädigen, daß solche Verträge nur auf einer precairen Basis beruhen,

Digitized by Google

so lange die Hansestädte nur ihre eigenen Gegenleistungen und nicht die Aufnahme der überseeischen Producte auf dem großen, deutschen Markte verbürgen können.

Selbst in den Vereinigten Staaten von Nordamerica hat es an Anzeichen nicht gefehlt, daß für die Fortdauer des gegenwärtigen Verhältnisses vollkommener Reciprocität eine genügende Bürgschaft nicht vorliegt. Der überwiegende Antheil, der im Verkehr mit den Vereinigten Staaten der hanseatischen Flagge zugefallen, schien den americanischen Rhedern ein Grund, ihre eigenen Interessen bedroht zu halten. Das Princip der Gegenseitigkeit ward der Gegenstand directer Angriffe; und ein Bericht des Handelsausschusses im Hause der Repräsentanten, vom 28. Mai 1842, trat gradezu mit dem Antrage hervor: „alle Verträge der Vereinigten Staaten zu kündigen, in welchen die Gleichstellung von Schiff und Ladung sich auf ein Mehreres erstreckt, als den directen Austausch der beiderseitigen Landeserzeugnisse — namentlich aber diejenigen mit Dänemark, Schweden, den Hansestädten, Preußen, Oesterreich und Rußland, deren erster Termin ohnehin schon zu Ende gegangen — und neue Reciprocitätsverträge fortan nur auf der bezeichneten, beschränkten Basis, sowie zu allen Zeiten kündbar, abzuschließen." Dieser Antrag hat nun bis jetzt zwar keinen Eingang gefunden; das Interesse der Producenten der Vereinigten Staaten, der Aufschwung und die Vervielfältigung der Beziehungen zu Deutschland, der gänzliche Mangel eines äußern Anlasses der Beschwerde, hat sich geltend gemacht, und es mag selbst die Scheu hinzugetreten sein, durch eine so wenig motivirte Abänderung bestehender Verträge die americanische Rhederei der erfolgreichen Mitbewerbung unter völlig gleichen Bedingungen ohne Weiteres für unbefähigt, oder des Kampfes mit ehrlichen Waffen überdrüssig zu erklären. Indessen bleibt es immer eine be-

Digitized by Google

merkbare, und in Verbindung mit jenem Antrage doppelt auffallende Thatsache, daß es dem Königreich Hannover begegnet ist, in seinem Vertrage mit den Vereinigten Staaten von Nordamerica (20. Mai 1840) die Reciprocität grundsätzlich auf den directen Verkehr beschränkt zu sehen.

Ihre Commission nimmt um so weniger Anstand, auf diese Erscheinungen hinzuweisen, da sie den ernsten Entschluß aller deutschen Staaten genügend hält, um sicher zu stellen, was vereinzelten Vorstellungen vielleicht auf die Dauer nicht mit gleichem Erfolge bewahrt bleiben dürfte.

Um so erfreulicher ist es in der That, daß es den Hansestädten gelingen konnte, für die Einfuhr der Erzeugnisse sämmtlicher Staaten des deutschen Bundes zu stipuliren, und so die Gesammtheit der deutschen Bundesstaaten und ihre Eigenschaft als Deutschlands Ausfuhrhäfen zur Anschauung zu bringen.

Wenn irgend Etwas diesen Erfolg ihrer Unterhandlungen, vereinzelt und machtlos wie sie auftreten mußten, erklären kann, so ist es die Natur ihres eignen Handelssystems, das allen Nationen ohne Entgeld und selbst unbegehrt, die gleichen Zugeständnisse entgegenträgt, und der Vortheil, der jedem seefahrenden Handelsvolk einleuchtet, mit freien Waaren-Niederlagen von solcher Auswahl und Ausdehnung sich in reger Verbindung zu halten.

b) England gegenüber.

Eben dies Verhältniß hat denn auch von englischer Seite für die Hansestädte eine Reihe von Concessionen zu Wege gebracht, ohne daß dafür ein besonderer Ersatz begehrt worden, oder nach der Natur der Dinge hätte geleistet werden können. Huskisson motivirte den ersten Handels- und Schifffahrtsvertrag mit den Hansestädten ausdrücklich durch die

Digitized by Google

Bemerkung, Denjenigen, welche bereits Alles gewähren, könne man nicht füglich verweigern, was man Andern, in Folge von Maaßregeln, wie die preußische Retorsion der Schiffsabgaben, zugestanden habe. Das Jahr 1841 stellte dem englischen Vertrag des deutschen Zollvereins einen ähnlichen Vertrag der deutschen Hanseſtädte an die Seite; die übrigen Seeſtaaten Deutschlands folgten, wiederum in Pausen, welche den Engländern den Mangel einer Handelspolitik des gesammten Deutschlands lebhaft genug vor Augen stellen mußten, um sie in den Stand zu setzen, das politische Bündniß aller deutschen Staaten zu ignoriren, und die Fiction, durch welche der Begriff country über den Umfang eines einzelnen Bundesſtaates hinaus ausgedehnt wird, möglichſt hoch zu verwerthen. Durch eine Verordnung des britischen Geheimraths von ganz neuem Datum (October 1845) ist das Erforderliche verfügt, um auch den Rest von Ungleichheit, der zu Ungunsten der Hanseſtädte noch zwischen den verschiedenen deutschen Staaten in ihren Verträgen mit England bestand, vollends auszugleichen.

Wenn übrigens die Hanseſtädte solchergestalt durch die englische Handelsgesetzgebung dem deutschen Zollvereine gleichgestellt sind, so ist Ihre Commission weit entfernt, dies Ergebniß an und für sich als ein besonders rühmenswerthes schildern zu wollen. Es ist bekannt genug, daß die Reciprocität, welche England gewährt, nur eine scheinbare ist, und keine aufrichtige oder vollkommene. England hat in allen seinen Verträgen gewisse Grundsätze seiner frühern Handelspolitik sich vorbehalten, an deren Erwiederung so wenig als an ihre Ermäßigung zu denken ist, so lange die deutschen Seeſtaaten getrennt und Einer nach dem Andern auftreten, um als eine Gunst die Gleichstellung mit dem unmittelbaren Vorgänger in der Unterhandlung nachzusuchen.

Digitized by Google

15. Mangel an Einheit in den innern Verkehrsverhältniſſen Deutſchlands.

Doch ſind es nicht die Beziehungen zum Ausland allein, in welchen jedem Deutſchen, und auch jedem Bürger der deutſchen Hanſeſtädte, die ſchmerzliche Erfahrung entgegentritt, daß Deutſchland in den Verhältniſſen des Handels und Verkehrs ſeine Einheit noch nicht wiedergefunden hat. Im Innern ſelbſt hat unſere Nation den Zwieſpalt noch nicht überwunden, welcher den einen Bundesſtaat dem andern als Ausland erſcheinen läßt. Noch immer giebt es der allgemeinen Intereſſen genug und zu viele, die nicht aus dem gemeinſam deutſchen Standpunct, ſondern aus dem beſondern des Einzelſtaates betrachtet und behandelt werden. Die Hanſeſtädte haben in dieſer Hinſicht betrübende Erfahrungen gemacht. Nicht von den Zollſchranken ſoll hier die Rede ſein, welche jenſeits ihrer Gränzen ſich erheben; denn daß die Zahl derſelben ſich vermindert, und die Ausdehnung eines großen Handelsgebietes verbündeter deutſcher Staaten ſich erweitert hat, das konnte jedem vaterländiſchen Gefühl nur als ein Zeichen guter Vorbedeutung erſcheinen; und wie günſtig der zunehmende Wohlſtand des Binnenlandes auf die Intereſſen der Seeſtädte zurückwirkt, darüber iſt bereits geſprochen worden. Aber noch immer ſind die großen deutſchen Waſſerſtraßen nicht von den Laſten befreit, welche nur das Verkennen ihrer Beſtimmung und die vorwiegende Ausbeutung im finanziellen Intereſſe der einzelnen Uferſtaaten, auf Koſten des geſammten Verkehrs, ihnen aufbürden konnte. Noch immer gilt die alte Klage — und das Ergebniß der letzten Elbſchiffahrts-Commiſſion iſt in der That nicht geeignet, ſie zur Ruhe zu verweiſen — die Klage: Ihr Deutſchen verderbt Euch ſelbſt den Gebrauch eurer ſchönen Flüſſe. Ein anderer Gegenſtand, der, wenn irgend einer, ſeiner Na-

Digitized by Google

tur und der Wichtigkeit der obschwebenden Interessen nach, aus dem nationalen Gesichtspunct zu ordnen war, das deutsche Eisenbahnsystem, ist dem guten Willen, den localen Wünschen, der einseitigen Willkür, dem unsichern Erfolg der Verständigung unter den vereinzelten Staaten anheimgegeben worden. Den Hansestädten liegt die Frage sehr nahe, ob es denn denkbar wäre, daß die Entscheidung in einer undeutschen Hauptstadt zwei freien Städten Deutschlands diejenige Eisenbahn hätte verweigern können, welche nicht allein diese Städte unter sich, sondern den Verkehr der Niederelbe mit dem der Ostsee auf dem kürzesten, einst und vor mehr als einem halben Jahrtausend unter den Schutz des Reiches gestellten Wege verbinden würde — ob dergleichen denkbar wäre, wenn die deutsche Nation zum vollen Bewußtsein ihrer Einheit und ihrer Kraft erwacht wäre? — So hat denn auch der steigende Wohlstand glücklicher Friedensjahre in den Hansestädten das Gefühl der Isolirung nicht beseitigen können, die ihnen nicht der eigene Entschluß, sondern die politische Lage unsers deutschen Vaterlandes aufgenöthigt hat.

Digitized by Google

II.

Das Streben

nach einer

nationalen Handelspolitik in Deutschland

vom Wiener Congresse bis zur Errichtung des Zollvereins.

Digitized by Google

1. Verhältniß der Geschichte der deutschen Handelspolitik zur allgemeinen politischen Geschichte Deutschlands.

Wenn in einem Volke das Bewußtsein der Einheit und Nationalität erwacht, wenn es zu der Ueberzeugung gelangt, daß nur durch gemeinsames Streben und festes Zusammenhalten Macht und Stärke zu gewinnen sei, so besitzt es zwar die Fähigkeit, den Zweck seiner Bestimmung zu erfüllen, und alle der Erreichung dieses Zweckes entgegentretenden Hindernisse zu besiegen; allein um wirklich zum Ziele zu gelangen, sind Muth, Beharrlichkeit und Selbstverleugnung vor allen Dingen erforderlich.

Die Geschichte der deutschen Handelspolitik seit der Wiederbefreiung des Vaterlandes von der Fremdherrschaft — und früher finden sich, wie in dem ersten Abschnitte dargethan worden, fast gar keine Spuren einer gemeinsamen Handelspolitik in Deutschland — geht mit der allgemeinen politischen Geschichte unseres Volkes Hand in Hand. Die Wahrheit dieser Behauptung läßt sich fast bis ins kleinste Detail verfolgen. Ueberall zeigen sich dieselben Wünsche, dieselben Bestrebungen, treten dieselben Gegensätze, dieselben Anziehungskräfte hervor; ja die Uebereinstimmung ist so groß, die Erscheinungen in dem einen und in dem andern Gebiete greifen so tief in einander über, und stehen in so innigem Zusammenhange mit einander, daß es nicht selten schwer hält, ihren wahren Ursprung zu ermitteln, oder Ursache und Wirkung genau zu unterscheiden.

Digitized by Google

Die Geschichte der deutschen Handelspolitik, so weit von einer solchen überhaupt schon die Rede sein kann, ist die Geschichte des Ringens nach deutscher Einheit, nach deutscher Nationalität. Sie weist im Einzelnen Erfolge auf, welche, wie unbedeutend sie auch sein mögen, die Erwartungen manches Kleingläubigen übertroffen haben. Sie steht aber noch unvollendet da, ja sie befindet sich noch im ersten Stadium ihrer Entwickelung. Und das Ziel? — Es wird nur mit dem unserer politischen Geschichte erreicht werden, aber auch mit ihm zusammenfallen. Der Tag, an welchem das deutsche Volk die Wiedergeburt seiner Einheit und Nationalität feiert, wird auch in handelspolitischer Beziehung eine gleiche Epoche für dasselbe begründen, und nur die Frage kann hier zweifelhaft sein, in welches Gebiet Ursache, in welches Wirkung fallen werde?

Sollten Diejenigen Recht haben, welche meinen, daß das commercielle Band das politische in sich schließen und mit sich führen werde, dann folgt für Alle um so dringender die Anforderung, mitzuwirken, auf daß die Gesammtinteressen unter dem Gesichtspunkt einer commerciellen Einheit baldmöglichst ihre Vertretung finden.

2. Erste Spuren eines erwachenden Strebens nach commercieller Einheit Deutschlands.

Als die deutsche Nation unter ausländischem Drucke zum Bewußtsein ihrer selbst gelangt war, und dadurch gestärkt die feindliche Gewalt überwunden hatte; als noch die Erinnerung an den früheren kläglichen Zustand die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer neuen Ordnung der Dinge rege hielt, und die Begeisterung über das Ziel die Mittel, es zu erreichen, vergessen ließ: da begegneten einander Volk und Regierungen in dem Wunsche, die deutsche Nationalität und Einheit

Digitized by Google

auch in Beziehung auf Handel und Verkehr sowohl im Innern als nach Außen hin zur Anschauung gebracht zu sehen. Daß man schon früh und zwar sehr ernstlich an eine Vereinigung Deutschlands zu solchem Zwecke dachte, beweist ein Schreiben des Freiherrn von Stein vom November 1813 an den damaligen Senator Smidt in Bremen. Es ist aus dem s. g. schreibenden Hauptquartiere zu Freiburg datirt, und enthält eine Antwort auf die Reclamationen Bremens wegen des elsflether Zolls. Der Verfasser sagt, es sei die Absicht, die Zölle an die Grenzen Deutschlands, namentlich an die Küsten des baltischen Meeres und der Nordsee zu verlegen, um dort als Beitrag zu den Kriegskosten für Rechnung der verbündeten Mächte erhoben zu werden. Soviel Oldenburg betreffe, sei und bleibe der elsflether Zoll aufgehoben. Als Oldenburg späterhin die Revenüen dennoch für sich einzog, ohne daß der preußische Consul in Bremen Einspruch dagegen that, und Bremen darüber Klage führte, erfolgte sofort die Absetzung desselben.

3. Der 19te Artikel der deutschen Bundesakte und die früheren Entwürfe.

Der Art. 19 der deutschen Bundesakte, obwohl hinlänglich bekannt, möge hier Platz finden, um eine Vergleichung seiner jetzigen Redaction mit einigen der früheren Entwürfe zu erleichtern, deren Zusammenstellung für die damalige Auffassung und Beurtheilung der betreffenden Angelegenheit abseiten der Regierungen nicht ohne Interesse sein dürfte. Er lautet folgendermaßen:

> Die Bundesglieder behalten sich vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt, wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, sowie wegen der Schiffahrt

Digitized by Google

nach Anleitung der auf dem Congreß zu Wien angenommenen Grundsätze, in Berathung zu treten.

Die Ansicht, welche die preußische Regierung nicht gar lange vorher von dem Zwecke und dem Umfange der Thätigkeit des deutschen Bundes hegte, erhellt am deutlichsten aus einem Entwurfe derselben vom 13. September 1814, der die Stelle enthält:

> Man soll suchen, allgemeine nützliche Einrichtungen und Anordnungen zum Wohle des Ganzen herzustellen, als z. B. ein allgemeines Gesetzbuch, gleiches Münzwesen, eine zweckmäßige Regulirung der Zölle, des Postwesens, Beförderung und Erleichterung des Handels und wechselseitigen Verkehrs.

Bestimmter und enger waren schon die Grenzen in dem östreichischen Entwurfe einer Grundlage der deutschen Bundes-Verfassung vom December desselben Jahres gezogen, worin unter den Rechten, welche die Bundesstaaten, insofern sie nur deutsche Länder besitzen, ihren Unterthanen gemeinschaftlich garantiren sollten, aufgeführt wird:

e) Für die Freiheit des Handels und Verkehrs sowie der Schiffahrt im Innern des deutschen Bundes wird durch die Bundesgesetze gesorgt werden.

Während der erste östreichische Entwurf vom Mai 1815 diese Angelegenheit im Art. 19 in folgender Weise zur Sprache brachte:

> Es bleibt vorbehalten, auf dem Bundestage für die Freiheit des Handels und der Schiffahrt und andere auf gemeinsame Wohlfahrt sich beziehende Angelegenheiten zweckmäßige Anordnungen zu machen;

enthielt der zweite, am 23. Mai im Einverstande mit Preußen der ersten Conferenz über die Feststellung des deutschen Bun-

Digitized by Google

des vorgelegte, im Art. 17 unter der Aufschrift „allgemeine Wohlfahrts-Anstalten" die Fassung:

> Die Bundesglieder behalten sich vor, auf der ersten Bundesversammlung für die Freiheit des Handels und Verkehrs zwischen den deutschen Staaten, sowie für die Schiffahrt (nach den auf dem Congreß in Wien festgesetzten Grundsätzen) auch andere, auf die gemeinsame Wohlfahrt Bezug habende Angelegenheiten, die zweckmäßigen Anordnungen zu treffen.

Baiern schlug vor, am Schlusse nach dem Worte: Angelegenheiten statt „Anordnungen zu treffen", zu setzen: in Berathung zu treten, soweit es nur die bestehenden Verhältnisse gestatten und keine iura singulorum gekränkt werden — und fügte hinzu: Beschlüsse darüber könnten indessen nur durch allgemeine Zustimmung aller Mitglieder des Bundes zu Stande kommen. Obwohl nun in dem fünften Conferenz-Protocolle gesagt ist, daß diese Bemerkungen nicht wider den Inhalt des Artikels gerichtet oder durch die nunmehrige Redaction der frühern Artikel schon gehoben seien, erhielt derselbe von der in der 7ten Conferenz niedergesetzten Redactions-Commission ganz diejenige Fassung, welche er jetzt hat, ausgenommen daß die Worte „in Frankfurt" nach Bundesversammlung fehlten und daß nach Grundsätze noch die Worte sich fanden: „auch wegen anderer auf die gemeinschaftliche Wohlfahrt Bezug habender Angelegenheiten". Die Freiheit des Handels und Verkehrs war schon hier verloren gegangen, und blieb ferner unberücksichtigt.

Wie sehr also auch das endliche Resultat hinter den Wünschen, Absichten und Vorschlägen der einflußreichsten Regierungen zurückgeblieben war: aus den Verhandlungen ging der ernste Wille aller Betheiligten hervor, den Erwartungen

Digitized by Google

des deutschen Volkes hinsichtlich einer Vereinigung seiner materiellen Interessen durch Aufhebung der bisherigen Verkehrsbeschränkungen zwischen den einzelnen Bundesstaaten baldmöglichst zu entsprechen, und dies genügte, um Hoffnungen auf eine frohere Zukunft zu begründen.

4. Die Wiener Congreß-Akte.

Bestimmtere und festere Grundsätze stellten rücksichtlich des Handels und der Schiffahrt auf den, mehreren Staaten gemeinsamen Flüssen die am 24. März 1815 zwischen Frankreich, Großbritannien, Preußen und Oestreich auf dem Congresse zu Wien verabredeten 9 Artikel wegen der Flüsse auf. Sie gingen als Art. 108—116 in die Wiener Congreß-Akte über, welcher auch die hinsichtlich der Schiffahrt auf dem Rhein, sowie hinsichtlich der Schiffahrt auf dem Neckar, dem Main, der Mosel, Maas und Schelde getroffenen besonderen Verabredungen als Anlagen beigegeben wurden. Für die angrenzenden Staaten wird darin die Verpflichtung ausgesprochen, alles auf die Schiffahrt Bezügliche gemeinschaftlich zu ordnen und zwar auf der Grundlage der größtmöglichsten Freiheit für Handel und Verkehr, unbeschadet der Zollverfassung jedes einzelnen Staates. Es sollen gleichförmige Verordnungen, sowohl in Betreff der Erhebung der Abgaben als der Aufrechthaltung polizeilicher Maaßregeln erlassen, auf keinen Fall aber die wirklich bestehenden Abgaben überschritten werden; vielmehr wird eine Ermäßigung derselben im Interesse des Handels anempfohlen und den Betheiligten zur weiteren Verhandlung verstellt.

5. Die Wiener Schluß-Akte.

Es wird zur Erleichterung der Uebersicht wesentlich beitragen, wenn Ihre Commission sich erlaubt, die geschichtliche

Digitized by Google

Reihenfolge der hierher gehörigen Thatsachen und Ereignisse für einen Augenblick zu unterbrechen, um die betreffenden Bestimmungen des zweiten Fundamentalgesetzes des deutschen Bundes, der Wiener Schluß-Akte vom 15. Mai 1820, den vorhergehenden unmittelbar anzureihen. Dadurch wird diesen Bestimmungen zugleich derjenige Platz und diejenige Beachtung gesichert, welche ihnen sowohl ihrer äußern Stellung als ihrer innern Bedeutung nach zukommen. Die beiden letzten Artikel der Wiener Schluß-Akte, so weit sie hierher gehören, lauten:

Art. 64. Wenn Vorschläge zu gemeinnützigen Anordnungen, deren Zweck nur durch die zusammenwirkende Theilnahme aller Bundesstaaten vollständig erreicht werden kann, von einzelnen Bundesgliedern an die Bundesversammlung gebracht werden, und diese sich von der Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit solcher Vorschläge im Allgemeinen überzeugt, so liegt ihr ob, die Mittel zur Vollführung derselben in sorgfältige Erwägung zu ziehen, und ihr anhaltendes Bestreben dahin zu richten, die zu dem Ende erforderliche freiwillige Vereinbarung unter den sämmtlichen Bundesgliedern zu bewirken.

Art. 65. Die in den besonderen Bestimmungen der Bundesakte, Art. 16, 18, 19, zur Berathung der Bundesversammlung gestellten Gegenstände bleiben derselben, um durch gemeinschaftliche Uebereinkunft zu möglichst gleichförmigen Verfügungen darüber zu gelangen, zu fernerer Bearbeitung vorbehalten.

6. Motive für den Wunsch und das Streben nach einer commerciellen Vereinigung Deutschlands im Volke.

Es hieße Eulen nach Athen tragen und würde deshalb ein Mißbrauch der in Anspruch genommenen Aufmerksamkeit der Leser sein, wollte die Commission weitläufig deduciren

oder durch thatsächliche Belege zu erhärten suchen, daß in Folge der größtentheils auf vaterländischem Boden geführten langen und blutigen Kriege Handel und Gewerbe schwer darniederlagen, als die Völker zum zweiten Male sieggekrönt in ihre heimathlichen Gauen zurückkehrten. Die Nation athmete wieder auf, als die Last, die den Großen sowohl als den minder Mächtigen erdrücken zu sollen schien, von ihr abgewälzt wurde, als der Ruf der Freiheit durch das Vaterland erscholl und mit ihr der Friede seine schützende Aegide ausbreitete. Der Kaufmann an den Küsten des Meeres faßte wieder Muth zu Unternehmungen in die Nähe und Ferne, zur Wiederaufnahme alter und zur Anknüpfung neuer Verbindungen, als die ersten befreundeten Schiffe die fast verödeten Häfen aufs Neue begrüßten, ohne befürchten zu müssen, ihre Ladungen von fremden Zöllnern durchsucht, mit schweren Abgaben belegt oder gar confiscirt zu sehen. Der Fabrikant im Innern dachte an den Wiederaufbau zerstörter Gebäude, und überlegte die Benutzung lange müssig gelegener Kräfte oder die Verwendung der durch den Krieg ihrem Gewerbe fast entfremdeten Menschen. Der Handwerker kehrte in die verlassene Werkstatt, der Landmann auf sein brachliegendes Feld zurück, um die ungewohnte Beschäftigung aufs Neue zu beginnen.

Allein das Unglück, das so viele tiefe Wunden geschlagen, hatte zugleich die Augen geöffnet für die Erkenntniß der Ursachen, denen es seine Entstehung verdankte. Wie sehr auch immer die Meinungen von einander abwichen, sobald es sich um die Mittel handelte, einen neuen, bessern Zustand herbeizuführen: eine große Lehre drängte sich Allen unabweisbar auf, und gab den verschiedensten Wünschen und Bestrebungen Richtung und Ziel, die Lehre, daß das Grundübel der Zustände Deutschlands in der völligen Zersplitterung und Thei-

Digitized by Google

lung seiner Kräfte bestehe. An sich selbst hatten die Deutschen die Erfahrung gemacht, wie schwach ein großes Volk sei, dem mit den Formen der Einheit zugleich das Bewußtsein derselben fehle; an ihren Feinden hatten sie gesehn, wie viel ein Volk vermöge, das im Gefühle seiner Nationalität Vertrauen zu sich selbst besitze. Der politische Gedanke hatte im Vaterlande Wurzel gefaßt und suchte nach allen Richtungen hin sich geltend zu machen, daß ganz Deutschland Ein kräftiges Band umschlingen müsse, damit die Nation, im Innern stark, nach Außen hin sich Achtung zu verschaffen und ihre Würde aufrecht zu erhalten im Stande sei. Es konnte nicht fehlen, daß dieser Gedanke auch das Gebiet der materiellen Interessen ergriff, daß er die in Betreff der Handels- und Verkehrsverhältnisse schon früher gehegten und jetzt wieder neu auftauchenden Wünsche sich unterordnete und zu eigen machte. Niemand konnte verkennen, daß eine commercielle Verbindung die breiteste, und darum sicherste und dauerhafteste Grundlage für eine innigere Vereinigung überhaupt abgeben, daß, wenn wirklich Etwas für die allgemeine Wohlfahrt geschehen solle, auch die allgemeine Stimme gefragt und gehört werden müsse, und daran knüpften sich von selbst Hoffnungen auf eine größere, selbstständigere Theilnahme des Volks an der Verwaltung jedes einzelnen Staates wie an der des gesammten Vaterlandes.

Aber auch abgesehen von den politischen Motiven, die namentlich bei den Stimmführern der Nation vorwalten mochten, lag in den Verhältnissen selbst hinreichende Veranlassung, eine Vereinigung Deutschlands in commercieller Beziehung als höchst wünschenswerth erscheinen zu lassen, und eben daraus ist es zu erklären, daß die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit eines engeren Anschließens der einzelnen Staaten an einander beim Volke selbst in keiner andern Beziehung so

Digitized by Google

festen Boden gewann, als gerade in dieser. Deutschland, das zur Zeit des Reiches der bunteſten Muſterkarte glich, die man ſich nur immer denken kann, zerfiel noch immer in eine Menge theils großer, theils ſehr kleiner Staaten, denen der Pariſer Friede Das als Recht zugeſtanden hatte, was ſie bereits früher, als es noch ein Reichsoberhaupt und einen beſtändigen Reichstag gab, faktiſch ausgeübt hatten: Selbſtſtändigkeit und Unabhängigkeit. Wie gering auch immer die von den einzelnen Regierungen auferlegten und erhobenen Zölle ſein mochten, ſchon ihrer Vielheit wegen mußten ſie auf Handel und Verkehr ſehr ſtörend einwirken, wollte man auch nur den dadurch herbeigeführten Zeitverluſt in Anſchlag bringen. Dabei konnte es nicht ausbleiben, daß bei der geringſten Reibung der einzelnen Regierungen unter einander die Zölle, ſei es nun durch die Größe der Belaſtung, ſei es durch die Art ihrer Erhebung, als das nächſte Mittel benutzt wurden, dem Andern wehe zu thun und für empfangene Beleidigungen ſich zu rächen, obgleich die Erfahrung oft genug gelehrt hatte, daß dies Mittel einem zweiſchneidigen Schwerte glich, welches die eigenen Unterthanen nicht ſelten ſchwerer verletzte, als die, denen der Streich zugedacht war. Konnte dies zu einer Zeit geſchehen, wo es wenigſtens dem Buchſtaben und der Form nach noch einen Herrn und Richter gab, deſſen Amt es war, jeder Unbill entgegenzutreten und dem Schwachen gegen den Starken Schutz zu verleihn; was ſtand jetzt zu erwarten, wo die ganze Regierungsgewalt ausdrücklich jedem einzelnen Staat zugebilligt, wo die Souveränität oberſter Grundſatz war? Betrugen doch die Grenzen der einzelnen Bundesſtaaten gegen einander, ungerechnet die gegen das Ausland, beinahe 3000 Meilen! Und wenn nun, wie es ſchon aus finanziellen Rückſichten nicht unwahrſcheinlich war, Ein-, Aus- und Durchgangszölle erhöht, wenn

Digitized by Google

Wege-, Brücken- und andere Gelder forterhoben oder neu aufgelegt, wenn, wie es das Wohl der eignen Unterthanen besonders in den größeren Staaten, gebieterisch zu erfordern schien, Zollsysteme angenommen wurden, wie sollte da die Freiheit, das Lebensprinzip des Handels und Verkehrs, bestehen können?

7. Verschiedene Ansichten und Richtungen.

Es war daher nichts natürlicher, als daß der Wunsch nach einer commerciellen Vereinigung des gesammten Deutschlands überall Wurzel faßte und lebhaft ausgesprochen wurde; nichts natürlicher, als daß eine solche Vereinigung nicht allein von Einzelnen im Volke, sondern auch von Fürsten und im Namen von Fürsten als zu den gerechtesten Erwartungen des deutschen Volkes gehörend bezeichnet wurden. Freilich darf und muß man sagen, daß noch so ziemlich Alles in Nebel gehüllt war, sobald es sich um die Beantwortung der Frage handelte, wie es werden solle? daß die Pläne und Entwürfe, welche in nicht geringer Anzahl das Licht der Welt erblickten, sehr unreif und zum guten Theil völlig unausführbar waren. Man kann sich darüber nicht wundern; denn die Deutschen waren gar lange Zeit hindurch nicht mehr gewohnt gewesen, ihre Gesammtangelegenheiten zum Gegenstand ihres Nachdenkens zu machen und in ihnen ihre Stimme zu erheben. Gleichwohl lassen sich schon damals sehr bestimmt zwei Richtungen unterscheiden, die noch jetzt in einem unentschiedenen Kampfe begriffen sind. Eine vollständige Begründung der verschiedenen Ansichten würde hier zu weit führen und nicht an ihrem Platze sein; zum Verständnisse im Allgemeinen aber werden wenige Andeutungen genügen.

Mußte die Handelsgröße Englands, die sich gegen die erbittertsten Angriffe des Zerstörers vieler Reiche siegreich be-

Digitized by Google

hauptet hatte, auf der einen Seite Bewunderung erregen, so flößte sie doch auf der anderen die Besorgniß ein, sie werde unter den jetzigen Umständen alles Uebrige erdrücken und von sich abhängig machen. Dies führte wenigstens im Innern des Vaterlandes ziemlich allgemein zu der Ansicht, England sei in gewerblicher und commercieller Rücksicht der eigentliche Feind Deutschlands. Und da man von seinen Feinden lernen, zugleich aber die Ursache jener Größe in dem dort zur Anwendung gebrachten Zoll- und Handelssystem erkennen zu müssen glaubte, so entstand die Meinung, der beste Schutz gegen die befürchtete Concurrenz, sowie die Bedingung des Bestehens des vaterländischen Gewerbfleißes, liege in der Annahme eines ähnlichen Systems. Dazu kam, daß die Continentalsperre das Entstehen und den Aufschwung mancher Gewerbe bewirkt hatte, deren Blüthe und Fortbestand nur unter einem kräftigen Schutze möglich schien, und endlich paßte ein solches System so sehr in den Gedankengang Derer, denen die politische Einheit Deutschlands und die Entwickelung der deutschen Nationalität vor allen Dingen am Herzen lag, daß sie ihm vorzugsweise den Namen des nationalen zu vindiciren strebten.

Es bedarf keiner weitern Auseinandersetzung, daß die Continentalsperre an andern Orten und in andern Verhältnissen eine ganz entgegengesetzte Wirkung hervorgebracht hatte. Namentlich betrachteten die Hansestädte, so sehr sie auch das Hinwegfallen der innern Zollschranken im Vaterlande wünschen mußten, das Aufhören jener äußern Sperre und den Wiedereintritt in ein Verhältniß, das ihnen eine möglichst freie Bewegung nach Außen hin gestattete, als ihren Auferstehungsmorgen im wahren Sinne des Worts. Sie konnten sich nicht davon überzeugen, daß Ein- und Ausfuhrverbote, hohe Zölle und lästige Controlen dem Handel, oder daß Aus-

Digitized by Google

schließung der Concurrenz und künstliche Beförderung dem Gewerbe zuträglich seien.

Auf ihrer Seite stand der größere Theil Norddeutschlands, stand vielleicht der größere Theil der Bevölkerung überhaupt. Allein, was den Gegnern an Zahl fehlte, ersetzten sie durch Rührigkeit, und stets waren sie es, die zuerst auf dem Felde erschienen. Dennoch ist besonders den Hansestädten, als den Vorkämpfern für die Interessen des Handels, mit Unrecht der Vorwurf einer Theilnahmlosigkeit für das allgemeine Wohl des Vaterlandes gemacht worden. Die Bundestagsprotokolle beweisen zur Genüge, daß sie jede Gelegenheit benutzten, um auf Erfüllung der im Art. 19 der Bundesakte dem deutschen Volke gemachten Versprechungen ernst und nachdrücklich zu dringen.

Was überhaupt in dieser Beziehung geschah, und wie alle zu dem Ende beim Bunde unternommenen Versuche fast gänzlich scheiterten, wird zunächst Gegenstand der Betrachtung sein müssen.

8. Verhandlungen der Bundesversammlung über den Verkehr mit Lebensmitteln.

Würtemberg gebührt das Verdienst, die Verkehrsangelegenheiten der deutschen Bundesstaaten unter einander zuerst in Anregung gebracht und zum Gegenstande einer gemeinsamen Berathung beim Bundestage gemacht zu haben. Die Veranlassung war eine unerfreuliche: sie lag in dem unter den damaligen Verhältnissen doppelt unheilvollen Mißwachse des Jahres 1816, besonders aber in den in Folge desselben von mehreren Staaten, namentlich Baiern, erlassenen Beschränkungen oder Verboten der Vieh- und Getreideausfuhr. In der 29sten Sitzung vom 19. Mai 1817 machte Würtemberg darauf aufmerksam, wie wenig das allgemeine Wohl

Digitized by Google

durch solche Maaßregeln gefördert werde, und wie wenig sie der Stellung zwischen Bundesstaaten gemäß seien; es beantragte schließlich, die Aufhebung derselben möge gemeinsam erwogen werden. Sofort ward eine Commission niedergesetzt, die auch schon in der 32sten Sitzung einen Bericht abstattete „über die vollständige Herstellung des freien Verkehrs zwischen den deutschen Bundesstaaten, vorzüglich in Hinsicht auf die unentbehrlichsten Lebensmittel", und zugleich den Entwurf einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen deutschen Bundesstaaten über die Freiheit des Handels mit Getreide und Schlachtvieh beifügte. Es ward sodann beschlossen, den Commissionsvortrag sowohl als die übrigen Aktenstücke „sogleich loco dictaturae drucken zu lassen, und sämmtlichen Gesandtschaften in der Absicht mitzutheilen, solche an ihre Regierungen schleunigst einsenden und baldige Entschließung sich erbitten zu können, damit heute (9. Juni) über drei Wochen hierauf Beschluß gefaßt werde."

Von welchem Gesichtspunkte aus einzelne Regierungen derartige Angelegenheiten damals betrachteten, davon giebt u. a. Badens Votum bei Gelegenheit der gleichzeitigen Berathungen über die auswärtigen Verhältnisse des deutschen Bundes redendes Zeugniß. Es heißt darin: „Soll insbesondere z. B. über Deutschlands Handelsverhältnisse etwas gegen fremden Zudrang Gedeihliches bewirkt werden, so ist dies nur durch Maaßnahmen der Gesammtheit des Bundes möglich, ebenso bei Gebietsverletzungen u. s. w., und es wird jedem Staate in dem Maaße erhöhte Sicherheit und Achtung zu Theil werden, als man die innige Verbindung Aller in solchen Fällen wirksam gewahr werden dürfte." Auf ähnliche Weise erklärte Dänemark für Holstein in derselben Sitzung den Handel der Bundesstaaten für einen Gegenstand, der die

Digitized by Google

unausgesetzte und genaueste Sorgfalt und Berücksichtigung der Versammlung erheischen werde.

Kehren wir jedoch zu dem Commissionsvortrage über den Verkehr mit Lebensmitteln und den dadurch veranlaßten Verhandlungen zurück. Zwar zeigten sich die meisten Regierungen bereit, der vorgeschlagenen Uebereinkunft beizutreten; indeß knüpfte Baiern seinen Anschluß an die Bedingung, daß sämmtliche deutsche Bundesstaaten mit dem ganzen Zusammenhange ihrer Provinzen, sie mögen zum deutschen Bunde gehören oder nicht, unwiderruflich beitreten. Dagegen sprach später Mecklenburg sich dahin aus: allerdings werde es sehr wünschenswerth und den gerechten Erwartungen entsprechend sein, wenn die gesammten deutschen Bundesstaaten in solche gemeinschaftliche, nationale Uebereinkunft eingehen würden. Indessen lasse sich doch wohl nicht behaupten, daß selbst das Zurücktreten oder Ausschließen einzelner oder mehrerer Bundesstaaten davon die Vereinigung völlig hindern müßte, gleich als ob der Beitritt aller eine nothwendige Bedingung der Ausführung abgeben könnte, so daß ohnedem der wesentliche Zweck nicht zu erreichen stände. Vielmehr werde schon sehr viel gewonnen und ein guter Anfang gemacht sein, wenn nur mehrere Bundesstaaten ungesäumt sich hier zu solchem Ende verabredeten. Die sächsischen Häuser erklärten die Aufhebung des hie und da angenommenen Isolirungssystemes für durchaus nothwendig, wenn Einheit, der wesentlichste Zweck der Bundesvereinigung, bewirkt und dem Deutschen ein gemeinsames Vaterland wiedergegeben werden solle. Preußen trat dem Entwurf in allen Punkten bei, unter dem Bemerken, daß es denselben mit lebhaftem Interesse erwogen habe. Die Sache sei wichtig und eilig, zugleich aber sei es nothwendig und wünschenswerth, in Betreff der hohen Aus-

Digitized by Google

fuhrzölle und Mauthen, welche einem Verbote gleichkommen, übereinſtimmige billige Grundſätze feſtzuſetzen. Die freien Städte endlich, „denen jede Art von Handelsſperre fremd iſt, erklären ſich gern bereit, mit allen Bundesſtaaten die vorgeſchlagene Uebereinkunft abzuſchließen und hoffen, daß, falls auch im gegenwärtigen Augenblicke noch kein Geſammtbeſchluß darüber zu Stande käme, die Zahl der an dieſer Verbindung theilnehmenden Staaten ſich doch mit jedem Jahre nur vermehrt ſehen würde. Sie ſchließen mit dem lebhaften Wunſche, daß dieſer erſte Verſuch, den 19ten Artikel der Bundesakte in Anwendung zu bringen, ſich weder vergeblich noch folgenlos zeigen möge.“ — Nachdem endlich in der 43ſten Sitzung am 14. Juli das Präſidium im Namen Oeſtreichs aufrichtig ſein Bedauern ausgeſprochen hatte, „daß der ſo hochwichtige als gemeinnützige Gegenſtand der Sicherung eines freien Verkehrs mit den nothwendigſten Lebensmitteln in den Bundesſtaaten zu ſpät zur Sprache gebracht worden iſt, um ſich ſchon jetzt darüber mit der Beſtimmtheit äußern zu können, welche der Zweck eines förmlichen gemeinſamen Beſchluſſes dieſer hohen Verſammlung erheiſchen würde,“ und nachdem es bemerkt hatte, daß die Ausſicht zu einer ſo geſegneten nahen Ernte nicht nur alle Beſorgniß wegen Fruchtmangel verſcheuche, ſondern auch die von einzelnen deutſchen Bundesſtaaten theils aus Vorſicht, theils retorſionsweiſe eingeführten Beſchränkungen und Sperren von ſelbſt aufhebe, ward auf ſeinen Vorſchlag einſtimmig der Beſchluß gefaßt: daß über den Verkehr mit allen Arten von Getreide, Hülſenfrüchten und Kartoffeln, wie auch Schlachtvieh, innerhalb der Grenzen des deutſchen Bundes, Bericht an die höchſten Höfe und Committenten zu erſtatten ſei, um eine definitive Uebereinkunft treffen zu können. Es wurden ſodann verſchiedene Grundſätze aufgeſtellt, nach welchen dieſelbe gemeinſam abzuſchließen wäre.

Digitized by Google

Damit war die Sache abermals in eine so weite Ferne gerückt, daß sich schon im Voraus ein resultatloses Ende erwarten ließ. Nichtsdestoweniger regte Würtemberg sie im Februar des nächsten Jahrs aufs Neue an. Obwohl die Regierung schon im August vorigen Jahres die gegen die Getreideausfuhr ergriffenen Maaßregeln wieder außer Wirkung gesetzt habe, sei Baiern doch nicht zu bewegen gewesen, die Vorschrift, nach welcher die Größe der Ausfuhrzölle von dem Steigen und Fallen der Fruchtpreise abhängig gemacht werde, zurückzunehmen, weshalb Würtemberg sich von Neuem genöthigt gesehen habe, dem Fruchthandel Fesseln anzulegen. Baiern entschuldigte sich mit seiner Lage und den dadurch hervorgebrachten Verhältnissen, erklärte sich aber zum Beitritt unter der Bedingung bereit, „daß alle deutschen Bundesstaaten, ohne Ausnahme, wenigstens mit ihren deutschen Ländern (sohin auch Oestreich mit den zum deutschen Bunde gehörigen Provinzen) dem Vereine beitreten, und daß die Bundesstaaten, welche nur mit einem Theile ihrer Länder zum deutschen Bunde gehören, den Transit des ausländischen Getreides auch durch ihre übrigen Länder, die nicht dem deutschen Bunde einverleibt sind, ohne weitere Beschränkung freigeben.“ Es erbot sich ferner, seine gleitende Skala fallen zu lassen, und einen frühern Tarif ohne weitere Abänderung und Steigerung als fest und bleibend beizubehalten. Während nun Sachsen auf einen ganz freien Verkehr mit Lebensmitteln zwischen den deutschen Bundesstaaten antrug, machte Hannover die folgenreiche Bemerkung, dieser Gegenstand sei von Anfang an nicht als ein solcher angesehn worden, über den ein Beschluß per maiora gefaßt werden solle, sondern allein als ein Gegenstand allgemeiner oder besonderer Vereinbarung. Die freien Städte äußerten: könne Deutschland jetzt noch nicht der Wohlthat eines

Digitized by Google

freien Verkehrs theilhaftig werden, so werde auch schon ein freierer, als bisher stattgefunden habe, von heilsamen Folgen sein, und durch die überzeugende Erfahrung, welche davon gemacht werde, endlich zu einem ganz freien Verkehre führen. Die preußische Regierung, erklärte der Gesandte derselben, sei immer überzeugt gewesen, daß der freie Verkehr unter allen Bundesstaaten, und die Aufhebung der Fruchtsperre im Innern Deutschlands, dem Geiste der Bundesakte angemessen und den Grundsätzen einer liberalen Verwaltung vollkommen entsprechend sei. Sie sage deshalb ihre thunlichste Mitwirkung zu. Mehrere andere Stimmen traten nur bedingungsweise oder unter Modificationen bei, und ein gemeinsamer Beschluß, der von wirklichem Erfolge gewesen wäre, konnte nicht zu Stande kommen.

9. Verhandlungen über das Postwesen.

Gleiches Schicksal theilten die Verhandlungen über das Postwesen, die hier wenigstens kurz zu berühren sein dürften. Preußen hat e in der bereits oben mitgetheilten Stelle seines Entwurfs der Grundlagen einer deutschen Bundesakte das Postwesen zu denjenigen allgemein nützlichen Einrichtungen und Anordnungen gezählt, welche man zum Wohle des Ganzen herzustellen suchen müsse. Indessen entsprach der betreffende Art. 13 des von östreichischer Seite im Einverständnisse mit Preußen der ersten Conferenz über die Feststellung der deutschen Bundesakte am 23. Mai 1815 vorgelegten Entwurfs den Grundsätzen der Gleichheit so wenig, daß sich der bremische Abgeordnete gemüssigt fand, in einem Promemoria dawider zu protestiren. Diese Denkschrift enthält folgende bemerkenswerthe Stelle: „So lange das Postwesen keine allgemeine Bundesanstalt ist, deren Ertrag nach Abzug der Unkosten zu allgemeinen Zwecken verwendet wird, — so

Digitized by Google

lange es über Ansetzung des Briefporto keine durch allgemeine Zwecke bestimmte Vorschriften giebt, und das Porto im Gegentheil willkürlich erhöht werden kann, — ist das Postrecht im Grunde ein Recht zur Auferlegung indirecter Besteuerung" u. s. w. Im Jahre 1819 stellten nun die freien Städte unter ausdrücklicher Hinweisung auf die genaue Verbindung, in welcher dieser Gegenstand mit dem 19. Art. der Bundesakte stehe, den Antrag, daß der Zustand des Postwesens in Ueberlegung genommen und daß auf Mittel gedacht werde, durch eine Vereinigung der Bundesstaaten dasselbe auf einen solchen Fuß zu setzen, daß die großen Beschwerden aus dem Wege geräumt würden, wodurch in dessen gegenwärtiger Beschaffenheit jede Art von Verkehr leide. Sie hoben die Vorzüge hervor, welche das Postwesen in Frankreich vor demjenigen in Deutschland voraus habe, und wiesen als Grund derselben nach, daß es dort nur eine Postverwaltung gebe, von welcher das Ganze geleitet werde. Die Anwendung desselben Mittels werde in Deutschland denselben Erfolg haben. Sei daher die Errichtung einer Bundespost unter einer Verwaltung schon der Sache selbst willen sehr wünschenswerth, so gewähre sie noch nebenher den Vortheil, daß der gewiß nicht unbedeutende Ertrag zu gemeinschaftlichen Bundeszwecken verwandt werden könne. In der folgenden Sitzung ward über den Antrag der Beschluß gefaßt, „daß dieser Gegenstand den Regierungen empfehlend vorzutragen und Instruktionen hierüber in der Hoffnung zu erbitten seien, daß solche nach den Ferien die Bundesversammlung in den Stand setzen werden, der hiernächst zu erwählenden Commission einen sichern Leitfaden ihres Gutachtens an Händen zu geben."

Digitized by Google

10. Verhandlungen über die Seeräubereien der Barbaresken.

Ein anderer von dem Gesandten der vier freien Städte bei der Bundesversammlung gestellter Antrag, der ebenfalls mit dem Art. 19 in Verbindung stand, ging dahin, es möge sowohl den Vereinigten Staaten von Nordamerika als der ottomanischen Pforte eine Anzeige von der Constituirung des deutschen Bundes gemacht werden. Je wichtiger eine solche Anzeige nicht allein in commercieller sondern auch in politischer Beziehung auf den ersten Blick erscheinen mußte, um so mehr darf man sich darüber wundern, daß sie so lange unterlassen bleiben konnte. Ueberdies walteten noch ganz besondere Gründe ob, welche es dringend erheischten, namentlich der hohen Pforte die deutschen Staaten als Gesammtheit, als verbündete Macht vor Augen zu führen. Sie lagen in dem räuberischen Verfahren, welches Unterthanen derselben gegen deutsche Schiffe seit längerer Zeit beobachteten. Dieser Gegenstand, der in den Protokollen mit dem Namen „Seeräubereien der Barbaresken" bezeichnet wird, gab zu vielfachen Verhandlungen Anlaß. Leider aber sind diese Verhandlungen in mancher Hinsicht wenig geeignet, dem deutschen Volke einen hohen Begriff von dem Vertrauen seiner Regierungen in die Kraft ihrer eigenen Unterthanen oder doch in diejenige der Gesammtheit der deutschen Nation beizubringen.

In der 35sten Sitzung vom 16. Juni 1817 stellten die vier freien Städte den Antrag, die Bundesversammlung möge den beregten Gegenstand in ernstliche Ueberlegung ziehen. Um die Nothwendigkeit und Dringlichkeit gemeinsam zu ergreifender Maaßregeln klar zu machen, wurden mehrere Beispiele aus jüngster Zeit angeführt, daß deutsche Schiffe im atlantischen Meer, ja sogar in der Nordsee von tunesischen

Digitized by Google

Kapern genommen seien. „Die Senate dürfen sich daher vertrauensvoll der Hoffnung überlassen," bemerkte der Gesandte, „daß der hohe deutsche Bund als Gesammtheit und europäische Macht sich bewogen finden wird, alle Schritte zu thun, welche in seiner Macht sind, um die durch jene Seefrevel gefährdete Ehre der deutschen Flagge und Wohlfahrt der deutschen Nation aufrecht zu erhalten."

Auf Antrag des niederländischen Gesandten ward eine Commission niedergesetzt, welche bei Abstattung ihres Berichtes von dem Gesichtspunkte ausging, daß alle Seemächte sich vereinigen möchten, den Grundsatz auszusprechen, daß die Barbaresken vor der Hand außerhalb des mittelländischen Meeres als Seeräuber angesehen und als solche verfolgt und behandelt werden sollten. Sie gründete darauf den Vorschlag, die Bundesversammlung möge Oestreich und Preußen ersuchen, ihren Einfluß bei den seemächtigen Nationen, insbesondere bei England, kräftigst dahin zu verwenden, daß sie der Feststellung jenes Grundsatzes beitreten und die Aufrechthaltung desselben sich angelegen sein lassen möchten.

Baden bezweifelte in seinem Votum, daß man den Seestaaten mit Anstand zumuthen könne, die Kosten des Schutzes allein auf sich zu nehmen, da der Vortheil vorherrschend auf Seite Deutschlands erscheine; auch erklärte es sich gegen den aufgestellten Grundsatz selbst, welcher in seiner Consequenz eine und dieselbe Flagge hier völkerrechtliche Anerkennung, dort die Farbe der Seeräuberei gewinnen lasse, und meinte, man müsse vor allen Dingen darauf bedacht sein, durch eigne Kraft, sei es der seehandelnden Bundesstaaten allein, sei es der Gesammtheit aller Bundesstaaten, das Gesammtinteresse der deutschen Handelsindustrie und des Völkerwohles gegen Schmach und Verletzung zu sichern. „Wer weiß nicht von weiland Türkenhülfe und Normannensteuer, obschon in

Digitized by Google

Ostfriesland, Hamburg und Holstein von Türken so leicht nichts zu befürchten sein konnte, und Normannen nie nach dem Schwarzwalde zogen." „Deutsche verstehen Schiffe zu bauen und zu rüsten, unsere Seeleute dienen auf allen Meeren; sollte dies große vorliegende Interesse der Nationalehre und des Vortheils und der Nothwendigkeit nicht Beschlüsse hervorrufen und verwirklichen, die allein den Zweck sicher und dauernd zu erreichen verheißen?"

Eine so kühne, männliche Sprache klang dem hohen Rathe der deutschen Nation neu und wunderbar, fand aber wenig Beifall. Die Commission ward ersucht, ihre Berathungen fortzusetzen, that dies und stattete in einer vertraulichen Sitzung einen zweiten Bericht ab, ohne daß ein Resultat erzielt werden konnte.

Wahrscheinlich wäre die Sache für lange Zeit gänzlich liegen geblieben, hätten nicht die freien Städte im Jahre 1820 den Gegenstand von Neuem in Anregung gebracht, obgleich in der That sehr geringe Aussicht auf Erfolg vorhanden war. Sie empfahlen die Errichtung gemeinschaftlicher General-Consulate, sowie die Annahme einer gemeinsamen deutschen Flagge neben der jedes besondern Bundesstaates, machten auf den im Jahre 1819 von dem mecklenburgischen General-Consul in Großbritannien, Johann Christoph Dittmann und dem Kaufmann Carl Kreyssing in Hamburg gestifteten antipiratischen Verein aufmerksam, und übergaben mehrere in dieser Beziehung erschienene Druckschriften: Alles ward mit Dank entgegengenommen und die weitere Prüfung der betreffenden Commission empfohlen.

Digitized by Google

11. Bestrebungen von Privaten und Vereinen. Motive derselben.

Was die Gesandtschaften einzelner Regierungen beim Bunde nicht vermochten, weil andere, und zwar insbesondere die der mächtigeren Staaten, ihren Anträgen auf gemeinsame Beschlüsse zur Vollziehung des 19ten Artikels der Bundesakte entweder ausdrücklich oder doch stillschweigend ihre Unterstützung versagten, das versuchten jetzt Einzelne, das versuchten Vereine zu erstreben, die in verschiedenen Gegenden Deutschlands zusammentraten, um einerseits auf die Regierungen, andererseits auf die öffentliche Meinung zu wirken, und beide zu überzeugen, daß ohne schleunige Abhülfe durch gemeinsame Maaßregeln der deutsche Gewerbsleiß verkümmern und untergehen müsse.

Die Befürchtungen, welche den Wunsch nach einer commerciellen Vereinigung des Gesammtvaterlandes hervorgerufen hatten, waren eingetroffen. Traurige Folgen konnten nicht ausbleiben, und selbst Regierungen gaben zu, daß die von vielen Seiten laut werdenden Besorgnisse gegründet, daß die in Zeitschriften und Broschüren von dem elenden Zustande der deutschen Industrie entworfenen Schilderungen nicht übertrieben seien.

Inzwischen hatten sich die Verhältnisse sowohl innerhalb als außerhalb Deutschlands so ungünstig wie möglich gestaltet. England hatte im Jahr 1814 für mehr als drei Millionen Pfund Sterling verarbeitete Baumwolle nach Deutschland eingeführt, und dadurch der eben aufkeimenden vaterländischen Industrie fast unabwendbar den Todesstoß versetzt. Im folgenden Jahre verbot es die Einfuhr alles fremden Getreides so lange, bis der Quarter einen Preis von 80 sh. erreicht haben würde. Gleichzeitig erneuerten die Niederlande ihr altes Prohibitivsystem, und belasteten, trotz aller Bestim-

Digitized by Google

mungen des Wiener Congresses, die Durchfuhr sowohl zu Lande als zu Wasser. Frankreich erhöhte seine frühern Zollsätze nur noch mehr. In Deutschland selbst aber nahmen die Dinge immer mehr diejenige Gestalt an, welche sie zur Zeit des alten Reiches gehabt hatten, und der Zustand mußte jetzt um so schlimmer werden, je mehr jede einzelne Regierung es in dem bunten Gewirre für ihre Pflicht hielt, selbstthätig einzugreifen. Achtunddreißig von einander getrennte, zum Theil sehr kleine souveräne Staaten mit vielfach durchschnittenen Gebietstheilen suchten jeder sein eignes Interesse geltend zu machen, ohne Rücksicht auf das Wohl des Ganzen, ohne Rücksicht auf das des Nachbarn. Hie und da erhoben sich neue Zollstätten, wenn auch meistens nur im fiskalischen Interesse; ja die größten Staaten gingen mit dem Beispiele voran, durch Annahme eigener Zollsysteme sich in sich selbst und von den übrigen abzuschließen, und zwangen dadurch die kleineren, sich entweder unter ihre Fittige zu begeben, oder zu ihrem eigenen Schutze ähnliche Maaßregeln zu ergreifen.

12. Zwei Bittschriften von Gewerbtreibenden.

a) Vom 20. April 1819, verfaßt vom Prof. List.

Die bekanntesten Aeußerungen der damaligen Stimmung unter dem deutschen Gewerbstande sind zwei Bittschriften, die resp. am 20. April und 1. Juli 1819 der Bundesversammlung übergeben wurden. Die erste, vom Prof. List verfaßt und von siebenzig auf der frankfurter Messe versammelten Kaufleuten und Fabrikanten aus Sachsen, Baiern, Würtemberg, Chur-Hessen, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau unterzeichnet, geht davon aus, daß das Uebel notorisch sei und keines nähern Beweises bedürfe. Die Mehrzahl der Fabriken sei bereits untergegangen, oder schleppe ein sieches Leben kümmerlich dahin;

Digitized by Google

die Messen und Märkte würden mit Waaren fremder Nationen überschwemmt, und die Mehrzahl der Kaufleute sei fast unthätig geworden. Die Ursache des Uebels liege in den Mängeln der gesellschaftlichen Ordnung in Deutschland, in den Hemmungen und Beschränkungen des Verkehrs. „Es ist unter den Staatspraktikern eine Meinung Lehrsatz geworden, hieß es damals, deren Irrigkeit jedem gebildeten Kaufmann und Fabrikanten als ausgemachte Sache erscheint: daß nämlich die inländische Industrie durch Zölle und Mauthen geweckt werden könne. Solche Auflagen werden auf der einen Seite zu Prämien für den Schleichhändler, welcher somit nicht nur den angeblichen Hauptzweck des Staats (Erhöhung der inländischen Industrie), sondern auch den angeblichen Nebenzweck (Erhebung einer Abgabe) zugleich gefährdet. Auf der andern Seite wirkt sie wieder in gleicher Maaße nachtheilig auf die inländische Industrie zurück, weil der bemauthete Staat dann auch der Industrie des mautherhebenden gleiche Fesseln anlegt.“ Während Deutschland von englischen, französischen, niederländischen und anderen Douanenlinien umgürtet sei, thue es als Gesammtstaat nichts, was jene nöthigen könnte, zur allgemeinen Handelsfreiheit die Hände zu bieten. Dagegen beschränke es sich selbst um so mehr. „Achtunddreißig Zoll- und Mauthlinien in Deutschland lähmen den Verkehr, und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden würde, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe. Um von Hamburg nach Oestreich, von Berlin in die Schweiz zu handeln, hat man zehn Staaten zu durchschneiden, zehn Zoll- und Mauthordnungen zu studiren, zehnmal Durchgangszoll zu bezahlen.“ Auch der neuen preußischen Zollordnung wird Erwähnung gethan; sie habe in ganz Deutschland die größte Bestürzung erregt, und stehe dem Geist

Digitized by Google

des deutſchen Bundes zu ſchroff entgegen, als daß ſie aufrecht erhalten werden könne.

Die endliche Bitte geht dahin, die Zölle und Mauthen im Innern Deutſchlands möchten aufgehoben, dagegen aber ein auf dem Grundſatz der Retorſion beruhendes Zollſyſtem gegen fremde Nationen aufgeſtellt werden, bis auch ſie den Grundſatz der europäiſchen Handelsfreiheit anerkennten.

b) Vom 1. Juli 1819, verfaßt von Ernſt Wilhelm Arnoldi.

Die zweite Bittſchrift, welche von Ernſt Wilh. Arnoldi im Namen von 5051 Handwerkern, Fabrikanten und Kaufleuten des thüringer Waldes und der daran liegenden voigtländiſchen, ſächſiſchen und heſſiſchen Länderſtriche abgefaßt war, und in einer Beilage nähere Andeutungen und Nachweiſungen über den Zuſtand des Handels und Gewerbes in dieſem Theile des Vaterlandes enthielt, ſchließt ſich der erſteren in kräftigen Worten an, und macht ſich beſonders die Begründung des Satzes zur Aufgabe, daß die Natur des deutſchen Bundes die dort vorgeſchlagenen Maaßregeln unerläßlich erfordere. Bei der feierlichen Eröffnung der Bundesverſammlung habe das Präſidium unter lauter Zuſtimmung aller übrigen Geſandtſchaften ausgeſprochen, daß der deutſche Bund nicht ein bloß politiſches Schutz- und Trutzbündniß, ſondern ein zugleich die Nationalität ſichernder Staatenbund ſei. Daſſelbe habe in ſeinem erſten Geſchäftsvortrage einestheils die Gleichheit der im deutſchen Bunde verbrüderten deutſchen Fürſten und freien Städte, andererſeits aber auch die ſichtbare Richtung eines ſämmtliche ſouveräne Staaten wohlthätig umfaſſenden Nationalbandes als die zwei gleich feſten Grundſtützen, als den wahren Charakter des deutſchen Bundes bezeichnet, und eben aus dieſen nationalen Richtun-

Digitized by Google

gen des Bundes den Art. 19 der Bundesakte abgeleitet, vermöge welches man beabsichtigt habe, die deutschen Bundesstaaten in Hinsicht des Handels und Verkehrs sowie der Schiffahrt unter einander zu entfremden, d. i. zu befreunden. Nichts aber stehe mit diesen Richtungen des Bundes in so schneidendem Contraste, nichts drohe den einen Bestandtheil seines Grundcharakters, das Nationalband, so gewaltsam zu erschüttern und aufzulösen, als die zunehmende Lähmung des Handels und Gewerbsverkehrs im Innern des deutschen Bundes durch Erhebung unverhältnißmäßig hoher Zölle und durch die inquisitorischen Einrichtungen der Mauthen! — Aber auch die vorgeschlagene Aufstellung eines auf dem Grundsatze der Retorsion beruhenden Zollsystems gegen die auswärtigen Nationen werde durch die Natur des deutschen Bundes dringend gefordert, obwohl man die Schwierigkeiten nicht verkenne, welche der Ausführung desselben im Wege stehen würden. Die Lage der Dinge in Beziehung auf Handel und Gewerbe sei nicht mehr dieselbe, wie am Ausgange des vorigen Jahrhunderts, weder in Deutschland, noch überhaupt in unserm Welttheile, noch in den übrigen Theilen der Erde. Jetzt sei es dahin gekommen, daß entweder alle Staaten Europa's sich zur Wiederherstellung der natürlichen Freiheit des Handels und Verkehrs vereinigen, oder daß alle zu dem traurigen Grundsatz der Retorsion in Beziehung auf Ein- und Ausfuhrverbote, Zölle und Mauthen schreiten müßten, um wenigstens für den innern Umfang ihrer Gebiete die Erhaltung des Gleichgewichts zwischen Consumtion und Produktion, und die Möglichkeit der Concurrenz inländischen Gewerbfleißes mit dem der Fremden retten zu können. Es werde nicht mehr für eine schwierige Aufgabe gelten, Mittel und Wege zu finden, durch welche zu dem wünschenswerthen Ziele der Aufstellung und kräftigen Handhabung einer ge-

Digitized by Google

meinsamen deutschen Handelspolitik zu gelangen wäre, sobald das laut dafür sprechende gemeinsame Interesse von allen Regierungen der deutschen Bundesstaaten in seiner ganzen Wichtigkeit erkannt sein und der kräftige Wille der hohen Bundesglieder zu diesem großen Nationalzwecke unverbrüchlich sich vereinigt haben werde.

13. Die Aufnahme derselben bei'm Bundestage.

Um die Aufnahme zu verstehen und richtig zu beurtheilen, welche diese Bittschriften bei der Bundesversammlung fanden, muß man sich erinnern, daß sie ins Jahr 1819 fallen. Bekanntlich gehört dies Jahr zu denjenigen Zeitabschnitten, welche der Dichter Stationen nennt, an denen des Lebens Wagen die Pferde wechselt. Welche Richtung der Wagen des deutschen Lebens unter der Führung des Bundes von da an nahm, ist zu bekannt, als daß es mehr als dieser Andeutung bedürfte.

Gleichzeitig mit der Vorstellung des Professor List waren der Bundesversammlung die provisorischen Statuten des von den Unterzeichnern derselben auf der frankfurter Messe errichteten deutschen Handels- und Gewerb-Vereins überreicht worden. Der Referent in dieser Sache, der hannoversche Gesandte von Martens, ging von der Ansicht aus, daß die Bundesversammlung, insofern ihr diese Statuten bloß zu ihrer Notiz mitgetheilt worden, sich begnügen könne, dieselben ad acta zu legen, und der freien Stadt Frankfurt zu überlassen, ob sie den Verein in ihrem Gebiete autorisiren wolle. Da aber dieser Verein durch Professor List in Tübingen, der sich als Bevollmächtigter des allgemeinen deutschen Handels- und Gewerb-Vereins darstelle, auch ein Gesuch übergeben habe, so werde die Bundesversammlung zu entscheiden haben, ob diese Eingabe als eine von der moralischen Person des

Digitized by Google

Vereins, oder als eine von einzelnen Kaufleuten eingereichte Bittschrift zu betrachten sei. Ohne den einzelnen Kaufleuten gleich andern Privatpersonen das Recht zu bestreiten, sich über Gegenstände ihres Gewerbes zu besprechen, auch zu dem Ende in Gesellschaften zusammenzutreten, könne gleichwohl diese Zusammentretung dem Staate, in welchem sie entstehe, nicht gleichgültig sein. Da die Genehmigung und das Anerkenntniß der freien Stadt Frankfurt noch ermangle, so könne die Bundesversammlung von dem Dasein dieses Vereins noch keine Notiz nehmen. Individuen einzelner Staaten benähmen und unterzeichneten sich hier als Bevollmächtigte eines ganzen Standes, indeß sie nur von einigen wenigen derselben autorisirt seien, und diese Bevollmächtigten aus wenigen einzelnen Staaten hielten sich berufen, einen Handels- und Gewerb-Verein für ganz Deutschland zu stiften; aus diesen Verhältnissen ergäbe sich die den Regierungen vorbehaltene Beurtheilung der Sache. Hinsichtlich der Sache selbst sei zwar der Gegenstand, insofern er die Beförderung des Handels und Gewerbes betreffe, geeignet, in der Bundesversammlung erörtert zu werden, da in dem 19ten Artikel der Bundesakte die Bundesglieder sich vorbehalten hätten, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung wegen des Handels und Verkehrs zwischen den Bundesstaaten in Berathung zu treten. Die Bundesversammlung habe auch ihren Wunsch, ohne Aufforderung von Privatpersonen, für das Beste des innern Verkehrs schon bethätigt. Allein der viel weiter gehende Vorschlag der Bittsteller, alle innern Zölle abzuschaffen, könne allerdings theoretisch sehr scheinbar und vortheilhaft dargestellt werden; die Bundesversammlung dagegen, indem sie ihren hohen Committenten überlassen müsse, wiefern diese eine solche Ansicht theilten oder für ausführbar hielten, könne, ohne denselben vorgreifen zu wollen, sich wohl

Digitized by Google

nicht verhehlen, welche große Schwierigkeiten sich der Erfüllung entgegenstellten. In dem auf den Vorschlag des Referenten einstimmig gefaßten Beschlusse heißt es: die Bundesversammlung werde bei der ohnehin bevorstehenden Berathung des Art. 19 auch jenen Gegenstand reifer Prüfung unterwerfen, und dasjenige nach den Verhältnissen einzuleiten bemüht sein, was wahrhaft zur Beförderung des deutschen Handels, vereiniget mit dem Gemeinwohl des Ganzen, gereiche, zu welchem Ende man sich von den Regierungen die nöthigen Erläuterungen erbitten werde.

14. Die Vota der Gesandten der sächsischen Häuser und Hessen-Darmstadts.

Die erste Erklärung über diesen Gegenstand wurde von dem Gesandten der sächsischen Häuser am 22. Juli 1819 gegeben. Die von allen Seiten laut werdenden Klagen schienen eine baldige Berathung dieser Angelegenheit nöthig zu machen; übrigens hätten seine Committenten, außer dem allgemeinen Antheil, den sie an dieser National-Angelegenheit nähmen, noch einen nähern Beruf, eine solche zu empfehlen. Eine große Anzahl von Kaufleuten, Fabrikanten und Handwerkern des Thüringer Waldes, dessen Gewerbfleiß und Fabriken noch vor wenig Jahren in einem blühenden Zustande sich befunden hätten, während sie jetzt der unglücklichsten Zukunft entgegensähen, habe beschlossen, wegen Herstellung der Freiheit des Handels nnd Gewerbes innerhalb der Bundesstaaten sich an ihre Landesherren zu wenden, sei aber vom ersten Ministerium unter dem 3. Mai an die Bundesversammlung verwiesen. Ihm sei der Auftrag geworden, ihr billiges und auf die dem ganzen deutschen Volke in der Bundesakte gegebene Zusicherung begründetes Gesuch nach Möglichkeit zu unterstützen. Es liege

Digitized by Google

unwidersprechlich in den Worten der Bundesakte und noch mehr in dem Geiste des Vereines, daß Deutschland ein Ganzes bilden solle. Dieses sei aber unmöglich, so lange benachbarte Bundesstaaten durch Zoll- und Mauthlinien als Ausland behandelt und die Reibungen vermehrt würden, statt durch die Idee eines gemeinsamen Vaterlandes gemindert zu werden. Von der Mehrheit seiner Committenten sei er noch besonders angewiesen, bei dieser Gelegenheit zu erklären, daß die durch den gesperrten Handel bewirkte Nahrungslosigkeit die Bewohner mancher Waldgegenden ganz unfähig gemacht habe, Abgaben zu bezahlen. Es sei daher zu besorgen, daß es, bei diesem Ausfall der Einnahme, den Höfen unmöglich werden würde, ohne allzuharten Druck der übrigen Unterthanen die neuen Leistungen zu übernehmen, welche künftig der Militair-Etat fordern würde. Es ward darauf beschlossen, diese Erklärung vorerst zur Sammlung zu nehmen, und an die übrigen Regierungen die Bitte um baldige Einsendung ihrer etwaigen Erläuterungen zu wiederholen, damit nach den Ferien eine eigene Commission ernannt werden könne.

Bald darauf äußerte Hessen-Darmstadt in seinem Votum, es sei von dem Augenblicke des Aufhörens der Reichsverfassung an überzeugt gewesen, daß es die nachtheiligsten Folgen für den deutschen Nationalwohlstand haben werde, wenn jeder deutsche Souverän, nunmehr der wohlthätigen Fesseln entledigt, welche die deutsche Reichsverfassung den Landesherren in Beziehung auf das Zollwesen in ihren Territorien angelegt habe, sich isoliren und das Zollwesen auf eine willkürliche Art, das Interesse der Bundesgenossen nicht berücksichtigend, ordnen wollte. Aufgefordert durch die zahlreichen Beschwerden seiner Unterthanen habe daher der Großherzog die Gesandtschaft beauftragt, bei der Bundesversammlung auf

Digitized by Google

einen gemeinſchaftlichen Beſchluß über den wechſelſeitigen freien Handelsverkehr mit Produkten und Fabrikaten deutſcher Bundesſtaaten anzutragen, unabhängig von dem, was in Beziehung auf die Handelsverhältniſſe gegen nicht deutſche Staaten künftig etwa zu beſchließen ſein möchte.

15. Die Carlsbader Conferenzen. Der Aufſatz des Freiherrn v. Verſtett.

Am Tage nach der Abgabe des darmſtädtiſchen Votums, am 6. Auguſt, fand die erſte der dreiundzwanzig Conferenzen ſtatt, welche bis zum 31ſten deſſelben Monats von Miniſtern der bedeutendſten deutſchen Höfe unter dem Vorſitz des Fürſten von Metternich in Carlsbad gehalten wurden. Aus der ungemeinen Emſigkeit, welche hier herrſchte, läßt ſich das Intereſſe abnehmen, das den zur Berathung vorgelegten Gegenſtänden beigemeſſen wurde; aus der ängſtlichen Heimlichkeit, mit welcher man zuſammentrat, verhandelte und das Verhandelte bewahrte, ging unwiderſprechlich hervor, daß man ſich des Vorgefallenen nicht eben zu rühmen hatte. Der Schleier, der das Geheimniß lange Zeit deckte, ward endlich gehoben, und noch von keiner Seite iſt die Ächtheit der von Carl Welcker veröffentlichten wichtigen Urkunden für den Rechtszuſtand der deutſchen Nation in Abrede geſtellt.

Den eigentlichen Zweck der Conferenzen ſprach der Fürſt Metternich in ſeiner Eröffnungsrede dahin aus: man wolle ſich ungeſäumt über die Beſorgniſſe und Gefahren vertraulich berathen, in welche ſowohl der ganze Bund, als auch die einzelnen Bundesſtaaten durch die revolutionairen Umtriebe und demagogiſchen Verbindungen, welche man in der letzten Zeit entdeckt habe, verſetzt würden. Er theilte die vorzüglichſten Gegenſtände einer Übereinkunft der deutſchen

Digitized by Google

Cabinette je nach ihrer Dringlichkeit in zwei Klassen, in deren zweiter — zu welcher diejenigen gehörten, die wegen ihres genauen Zusammenhanges mit den Grundverhältnissen des deutschen Bundes ausführlichere Berathungen nothwendig machten — der Erleichterung des Handels und Verkehrs zwischen den deutschen Bundesstaaten nach Art. 19 der Bundesakte Erwähnung geschieht.

In der neunten Conferenz vom 16. August zeigte der badische Minister, der Freiherr von Berstett, zu Protokoll an, daß er einen Aufsatz wegen des freien Handels und Verkehrs unter den deutschen Bundesstaaten bei den Mitgliedern der Conferenz in Umlauf setzen wolle, und beantragte zugleich, daß der Gegenstand ernsthaft beleuchtet werde. Zwar unterstützten Würtemberg und Mecklenburg diesen Antrag, jedoch ward von anderer Seite entgegnet, die Sache sei von zu verwickelter Natur, als daß sich hier Etwas darüber bestimmen lasse.

Als Grund, weshalb er diese Angelegenheit zur Sprache bringe, giebt der Freiherr von Berstett in seinem Memoire an, daß beide badische Kammern die Motion um Freiheit des Handels im Innern der deutschen Bundesstaaten einhellig und dringend an die Regierung gebracht, und daß diese sich vollkommen überzeugt habe, ihre Bitte sei der wahrhafte Ausdruck eines bis auf die untersten Volksklassen sich erstreckenden Wunsches. Ueberdies müsse in einem Augenblicke, wo der erregten Stimmung der Gemüther ein Damm gesetzt werden solle, und wo die Mittel und Wege hiezu discutirt würden, ein Gegenstand, der so kräftig wie dieser auf die öffentliche Meinung einwirken könne, einen willkommenen Stoff zur Berathung bieten. Erleichterung der Erwerbsmittel und ein weniger drückendes Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme werde die beunruhigten Gemüther mit der Gegenwart aussöhnen, und nicht allein den üblen Eindruck schwächen,

Digitized by Google

welchen die durch drohende Zeitverhältnisse gebotenen Maaßregeln hervorrufen würden, sondern auch der Masse des Volks einen materiellen Ersatz für den Verlust mancher chimärischen, aber lieb gewordenen Ideen liefern. Zur Sache selbst übergehend, sucht die Denkschrift, unter Berücksichtigung des jetzigen traurigen Zustandes der Gewerbe, die Nothwendigkeit, Räthlichkeit und Ausführbarkeit einer Vereinigung der gesammten, insbesondere aber der süddeutschen Bundesstaaten darzuthun, deren Zweck im Allgemeinen dahin gehen müsse, Handelsfreiheit im Innern und Schutz nach Außen hin einzuführen. Sollte bei einer nähern Prüfung ein Deficit in der Staatseinnahme sich ergeben, so werde ein Ersatz dafür auszumitteln sein. Uebrigens werde durch die verschärften Gesetze Frankreichs den Grenzländern eine gewisse Retorsion geboten, und dieser könne nur ein Verein mehrerer Staaten Kraft geben. — Wo aber dem Handel und Gewerbe durch Erhöhung des Waarenpreises neue künstliche Quellen eröffnet würden, da seien Producenten und Fabrikanten nichts weiter als Arme, die auf Staatskosten durch Zölle unterhalten würden, weil sie sich selbst zu unterhalten nicht vermöchten, und alle Nachtheile müßten in geometrisch größerem Maaße eintreten, je kleiner die Staaten seien, die ihre Grenzen mit Zöllen umschlössen. Es sei daher heilige Pflicht, sowohl die Ausführung des Art. 19 der Bundesakte als auch die Aufstellung eines großen Douanensystems gegen fremde Länder — das in seiner ganzen Länge vielleicht nicht den zwanzigsten Theil der Länge betrage, welche gegenwärtig durch die Einschließung jedes einzelnen Staats-Territoriums bewacht werden müsse — zu einem Gegenstande besonderer Fürsorge zu machen.

Der Fürst Metternich erkannte zwar die Wichtigkeit dieser Frage an, glaubte jedoch, daß sie sich wegen der im

Digitized by Google

hohen Maaße bestehenden Schwierigkeiten für die hier versammelte Conferenz nicht eigne, besonders da die Feststellung des Handels zu den ersten Befugnissen der souveränen Gewalt gehöre. Auch sei von der Bundesversammlung in dieser Beziehung geschehen, was geschehen konnte. Schließlich ward der betreffende Gegenstand zu einer nähern Berathung in den demnächst zu Wien zu haltenden Conferenzen verstellt.

Die Protokolle der Wiener Ministerial-Conferenzen haben das Licht der Oeffentlichkeit bisher noch nicht erblickt; die Resultate derselben, soweit sie in die Wiener Schlußakte übergingen, sind bereits oben angeführt.

15. Weitere Verhandlungen bei'm Bundestage über den freien Handel und Verkehr in Deutschland.

Inzwischen gingen in Frankfurt hin und wieder Erklärungen von einzelnen Regierungen über den freien Handel und Verkehr zwischen den deutschen Bundesstaaten ein. Den so eben in Carlsbad ausgesprochenen Grundsätzen getreu stellte Baden am 16. September 1819 einen Antrag auf Herstellung der Handels- und Verkehrs-Freiheit, und zwar in der Weise, daß dieses wohlthätige Werk selbst durch ein Retorsionssystem Deutschlands gegen auswärtige Staaten nicht verzögert oder aufgehalten werde, damit das gemeinsame Band der deutschen Staaten nicht bloß in Formen und Worten, sondern in reellen, wohlthätigen Folgen sich darstelle. Auch Würtemberg, Churhessen und die sächsischen Häuser sprachen sich zu Gunsten eines möglichst freien Handel saus, Mecklenburg bezog sich auf sein früheres Votum, Baiern und Hannover, obwohl noch ohne nähere Instruction, versicherten zum Voraus ihre kräftigste Mitwirkung, letzteres mit dem Bemerken: wenngleich es davon entfernt sei, täuschende Hoffnungen erregen oder unterstützen zu wollen, deren Un-

Digitized by Google

ausführbarkeit in ihrer ganzen Ausdehnung ſich vorausſehen laſſe.

Abermals war faſt ein Jahr verfloſſen, als das Präſidium auf thunlichſte Beſchleunigung möglichſt erſchöpfender, ſofort die einſchlägigen mannigfaltigen Modalitäten umfaſſender Inſtructionen dringend antrug. Dazu gehöre unverkennbar und vorzugsweiſe die Beachtung zweckmäßiger Zollverhältniſſe in den verſchiedenen Bundesſtaaten, ſowie die Beſtimmung des Rechtes der Regierungen hinſichtlich der Abnahme und des Ausmeſſens von Aus-, Ein- und Durchfuhrzöllen bei dem wechſelſeitigen Verkehr. Dieſe müßten als weſentliche Prämiſſen erwogen werden, um zuvörderſt die ſchon früher eingeleitete Verhandlung wegen des freien Verkehrs mit allen Arten von Getreide und Schlachtvieh eheſtens zu einer gründlichen und feſten Vereinigung unter den Bundesſtaaten bringen zu können. Am 3. Auguſt 1820 ward endlich auf Antrag des Präſidiums eine Commiſſion zur Berathung dieſer Gegenſtände gewählt, welche ſodann am 12. October ihren Bericht abſtattete. Nach ſorgfältiger Prüfung habe ſie die Ueberzeugung faſſen müſſen, daß zur Erreichung des großen Zweckes ihr vorzüglich eine genaue Kenntniß der mannigfaltigen Hinderniſſe nöthig ſei, die ſowohl in der Natur der Sache ſelbſt, als in den Intereſſen der einzelnen Staaten und einzelnen Klaſſen der Unterthanen lägen; dazu bedürfe ſie zunächſt vollſtändiger Nachrichten über die gegenwärtig beſtehenden Geſetze und Einrichtungen in den Bundesſtaaten. Was insbeſondere den Verkehr mit Getreide, Hülſenfrüchten, Kartoffeln und Schlachtvieh anlange, ſo könne ihrer Meinung nach eine feſte Norm nur dann erhalten werden, wenn die Regierungen zunächſt über unabänderliche, möglichſt gleichförmige Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle ſich vereinigen wollten, und wenn Sperranſtalten nur nach gemeinſchaftlichem

Digitized by Google

Einverständniß verfügt werden dürften. Unter der allgemeinen Freiheit des Handels zwischen den Bundesstaaten sei aber eine Befreiung von den vor dieser Vereinbarung festzusetzenden Ein-, Aus- und Durchfuhrzöllen nicht zu verstehen.

Baiern, das dem Beschlusse, über diesen Commissionsvortrag Instruktionen von Seiten der Regierungen einzuholen, zuerst Genüge leistete, erklärte sich eventualiter bereit, den betreffenden Handel den Bundesstaaten gegenüber ganz frei zu geben, während Würtemberg den Verkehr mit dem Auslande auch jetzt nicht zum Gegenstande des Vertrags gemacht zu sehen wünschte, und Sachsen seine Geneigtheit zum Beitritte zu erkennen gab. Hessen-Darmstadt stimmte für gänzliche Freigebung, eventualiter für möglichste Ermäßigung der fraglichen Zölle, beharrte übrigens bei dem früher ausgesprochenen Grundsatze, daß der Getreideverkehr mit dem Auslande den Verfügungen der Grenzstaaten, wiewohl mit einer Beschränkung, vorbehalten bleibe. Aehnliche Erklärungen gaben Preussen und Baden zu Protokoll. Darauf scheint die Sache völlig in Vergessenheit gerathen zu sein, weil man sich überzeugt haben mochte, daß auf dem bisher eingeschlagenen Wege auch nicht das geringste Resultat zu erzielen sei. Die letzte Notiz, die sich über diesen Gegenstand in den Protokollen der Bundesversammlung, so weit solche der Oeffentlichkeit übergeben wurden, findet, datirt vom 26. August 1824: die Commission ward durch die Wahl neuer Mitglieder an die Stelle der abgegangenen ergänzt.

16. Die Rheinisch-Westindische Compagnie.

Bevor Ihre Commission zur Erörterung Desjenigen übergeht, was außerhalb der Bundesversammlung von einzelnen deutschen Staaten bereits geschehen war oder noch später geschah, um den beabsichtigten Zweck einer Erleichterung des

Digitized by Google

Handels und Verkehrs in Deutschland zu erreichen, kann sie es nicht unterlassen, eines Unternehmens Erwähnung zu thun, das sowohl beim Bundestage als beim Volke selbst, wenn auch nicht überall thätigen Antheil, doch Beifall fand, das aber leider den davon gehegten Hoffnungen und Erwartungen durchaus nicht entsprach: der zu Elberfeld errichteten Rheinisch-Westindischen Compagnie. Die späteren Schicksale dieser Gesellschaft sind hinreichend bekannt; hier mag nur daran erinnert werden, daß der Plan dazu von zwei Hamburgern und einem Elberfelder ausging, welche, gleichen Zweck verfolgend, sich zu gemeinschaftlicher Beförderung desselben vereinigten, und, da ihre Privatkräfte zur Erreichung desselben nicht genügten, die in Rede stehende Gesellschaft gründeten. Dieser Zweck war: den unmittelbaren deutschen Seehandel, und durch ihn den deutschen Handel überhaupt, sowie die deutsche Industrie zu heben. Am 22. April 1822 wandte sich die Direction der Gesellschaft unter Mittheilung ihrer Statuten an die Bundesversammlung mit der Bitte: dieselbe möge von dem Dasein dieser deutschen Stiftung Kenntniß zu nehmen, und deren Gemeinnützigkeit durch eine dieselbe billigende Entschließung zu erkennen zu geben geruhen. Die Bundesversammlung beschloß, nachdem der Holstein-Lauenburgische Gesandte, Graf von Eyben, Namens der Commission betreffend die deutschen Handelsverhältnisse einen ebenso ausführlichen als empfehlenden Vortrag darüber gehalten hatte, der Gesellschaft ihre lebhafte Theilnahme und ihre innigsten Wünsche für das Gedeihen und Fortschreiten dieses patriotischen Zweckes auszusprechen.

17. Das preußische Zollsystem von 1818.

Man kann es dahingestellt sein lassen, ob die preußische Regierung, als sie im Jahre 1818 ihr neues Zollsystem er-

Digitized by Google

ließ, schon vollständig zu der Ueberzeugung gelangt war, welche Graf Bernstorff in seiner Denkschrift vom 29. Januar 1831 klar und unumwunden aussprach, daß nämlich der Bund in seiner jetzigen Organisation durchaus ungeeignet sei, Deutschland ein allgemeines Zoll- und Handelssystem zu verschaffen, und daß die Betreibung dieser Angelegenheit durch den Bund und sein Organ als ein gänzlich unpraktisches und zweckwidriges Unternehmen betrachtet werden müsse. Auch war es zunächst offenbar das eigene Interesse, welches Preußen gebieterisch darauf hinwies und dazu bewog, den bisherigen Zustand nicht in Erwartung allgemeiner Bundesmaaßregeln länger fortbestehen zu lassen. Der Regierung mußte daran gelegen sein, die verschiedenen, nicht nur vermöge ihrer geographischen Lage, sondern auch in mancher anderen Rücksicht von einander getrennten Theile des Staats durch gemeinsame, volksthümliche Institutionen einander zu nähern. Auch die Finanzen erforderten eine ernste Berücksichtigung, da das Gleichgewicht zwischen Einnahme und Ausgabe noch nicht wieder hatte hergestellt werden können, und endlich wurden im eigenen Lande so bittere Klagen über Nahrungslosigkeit, Mangel an Schutz für den einheimischen Gewerbfleiß und Hemmung des Verkehrs laut, daß man unmöglich länger zögern durfte, auf gründliche Heilmittel bedacht zu sein. Die Aufgabe war nicht leicht, ward aber nach dem einstimmigen Urtheil aller unparteiischen Richter meisterhaft gelöst.

Um die Schwierigkeiten zu ermessen, welche, abgesehen von allen Prinzipienfragen und ihrer Anwendung im Einzelnen, der Durchführung jeder allgemeinen Maaßregel als solcher entgegenstanden, zugleich aber, um das Ungenügende des damaligen Zustandes und die Nothwendigkeit von Grund aus gehender Verbesserungen klar zu machen, genügt es, daran

Digitized by Google

zu erinnern, daß Preußen damals, ähnlich wie der öſterreichiſche Kaiſerſtaat, in ſeinem Innern von Zolllinien und anderen Verkehrsſchranken durchſchnitten war, daß nicht nur faſt jede Provinz ihr beſonderes Steuer- und Zollweſen hatte, ſondern daß in den verſchiedenen Provinzen wiederum Städte, ja ſelbſt Einzelne, althergebrachte Rechte auf Steuererhebung beſaßen und ausübten. Als vorbereitende Maaßregel war ſchon die Verordnung vom 11. Juni 1816 wegen Aufhebung der Waſſer-, Binnen- und Provinzial-Zölle, zunächſt in den alten Provinzen, von großer Wichtigkeit; der allgemeine Zolltarif vom 26. Mai 1818 vollendete jedoch erſt das angefangene Werk.

Obwohl der Hauptgeſichtspunkt, von welchem man ausging, allerdings der finanzielle geweſen ſein mag, ſo läßt ſich doch nicht verkennen, daß zu gleicher Zeit die Förderung des innern Gewerbes im Auge behalten wurde. Dieſe Abſicht ergiebt ſich ſchon aus der Antwort des Staatskanzlers an die niederrheiniſchen Fabrikanten, welche in einer Adreſſe an den König vom 27. April 1818 geklagt hatten, daß ihre Gewerbe von allen Märkten Europa's ausgeſchloſſen ſeien, indeß alle Gewerbe von Europa in Deutſchland einen offenen Markt hielten. Es heißt darin nämlich: „Die weſtliche Zolllinie ſei beſtimmt, dem inländiſchen Gewerbfleiße durch verhältnißmäßige Beſteuerung der gleichartigen fremden Erzeugniſſe einen billigen Vorzug zu ſichern, und den Verkehr mit den öſtlichen Provinzen gegen die Einmiſchung fremder Fabrikation zu ſchützen.“ Daß man aber andererſeits nicht ſo weit ging, ein Prohibitivſyſtem einführen zu wollen, erhellt — abgeſehen von den Poſitionen des Tarifs — aus dem Anfange des Geſetzes ſelbſt, wo geſagt wird: „Alle fremden Erzeugniſſe der Natur und Kunſt können im ganzen Umfange des Staats eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden; allen inlän-

Digitized by Google

dischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr verstattet." Die Absicht endlich, die man nach Außen hin, sowohl in Betreff der übrigen Bundesstaaten als der außerdeutschen Staaten, hegte, leuchtet aus einer andern Stelle des schon angezogenen Antwortschreibens des Staatskanzlers hervor, indem er sagt: „es liege im Geiste des Planes, nicht allein auswärtige Beschränkungen des Handels zu erwiedern, sondern auch Willfährigkeit zu vergelten, und nachbarliches Anschließen an ein gemeinsames Interesse zu befördern."

18. Nächste Wirkungen desselben auf das übrige Deutschland.

Die Erörterung darüber, ob und in wie weit der beabsichtigte Zweck in den sonstigen Beziehungen erreicht wurde, muß einem späteren Abschnitte vorbehalten bleiben. Hier handelt es sich nur um eine geschichtliche Entwickelung der Wirkungen, die der preußische Zolltarif mit Rücksicht auf die Erfüllung des Wunsches nach einer gemeinsamen deutschen Handelspolitik nach Außen hin, d. h. in den übrigen Bundesstaaten, hervorgebracht hat.

Die Annahme und Einführung eines gleichförmigen Zollsystems, bei dem zwar der finanzielle Gesichtspunkt vorherrschte, zugleich aber auch die Gewerbsinteressen Berücksichtigung fanden, in einem Lande, wie Preußen, das schon durch seine Lage mitten in Deutschland, noch mehr aber durch seine vielfach verwickelten und unterbrochenen Grenzen mit einer großen Anzahl der übrigen deutschen Länder in den mannigfaltigsten Berührungen stand, konnte zunächst nur dazu dienen, dasselbe noch mehr abzusondern und die innere Zerrissenheit des Vaterlandes noch fühlbarer zu machen. Man darf sich daher nicht wundern, daß das gesammte übrige Deutschland sofort in einen Schrei des Unwillens ausbrach,

Digitized by Google

daß sowohl Fürsten und Regierungen als Private und Vereine in den heftigsten Ausdrücken sich darüber beschwerten, daß Churhessen unverweilt die entschiedensten Maaßregeln ergriff, indem es die Durchgangsabgabe für mehrere preußische Waaren verdreifachte, daß man von vielen Seiten die Meinung aussprechen hörte, Preußen habe dadurch seine Pflicht als Bundesstaat so sehr verletzt, daß der Bund selbst dagegen einschreiten und die Zurücknahme jener Maaßregel auf jede Weise erwirken müsse. Und in der That, die Fabel von dem Adler und der Eule, welche als Rechtfertigung für jene Maaßregel in der Schrift eines Preußen angeführt wurde, und bald von Mund zu Mund ging, bewies am Ende nichts mehr und nichts weniger, als die seitdem häufiger gemachte Erfahrung, daß es vergeblich sei, die Stärke durch Formeln bannen zu wollen. Wenn irgend Etwas, so vermag nur die öffentliche Ueberzeugung, die sich durch eine wahrhafte und allgemeine Vertretung des gesammten Volks aussprechen kann, dagegen Schutz zu verleihen.

19. Anschluß der Enclaven. Streitigkeiten mit Anhalt-Köthen.

Die consequente Durchführung des von Preußen angenommenen Zollsystems erforderte den Anschluß verschiedener Enclaven, auf welche beim Erlasse derselben keine weitere Rücksicht genommen war, wie es scheint, in der Erwartung, daß sie sich der Nothwendigkeit fügen und durch freiwillige Uebereinkunft zum Beitritt bewegen lassen würden. Obwohl dies von Schwarzburg-Rudolstadt schon am 25. October 1819 geschah, so entstanden doch im Verhältnisse zu andern Bundesstaaten Schwierigkeiten, welche ebenso ernste als peinliche Erörterungen zur Folge hatten, und bei den meisten erst im Jahre 1822 zu einem glücklichen Resultat führten.

Digitized by Google

Namentlich war dies mit Anhalt-Köthen der Fall, das am 25. Januar 1821 sich gemüssigt fand, Beschwerde gegen Preußen beim Bundestage zu erheben. Die Verhandlungen darüber nahmen bald einen für das gute Vernehmen zwischen beiden Bundesstaaten sehr bedrohlichen Charakter an, und erst am 7. März 1822 ward die Beschwerde zurückgenommen. Die nächste Veranlassung dazu war, daß preußische Zollbeamte eine dem Kaufmann Friedheim zu Köthen gehörige Schiffsladung in Mühlberg an der Elbe angehalten und an der Fortsetzung der Reise verhindert hatten, weil er sich weigerte, die dafür geforderte Eingangs- oder Verbrauchssteuer zu entrichten. Die Regierung stützte darauf eine Klage ex capite der offenkundig verletzten Souveränität, indem sie behauptete, Preußen habe im Widerspruche mit den völkerrechtlichen Bestimmungen der Art. 108 bis 116 der Wiener Congreßakte, durch welche die Freiheit der Schifffahrt auf den durch verschiedene Staatsgebiete strömenden oder dieselben begrenzenden Flüssen unwiderruflich festgesetzt sei, ein neues, auch die Provinzen des linken Elbufers umfassendes Zollsystem angeordnet, das die souveränen Herzoge von Anhalt zugleich mit ihren Unterthanen seiner Besteuerung unterwerfe. Dies sei aber geschehen, ohne daß den Regierungen auch nur eine Anzeige davon gemacht worden, geschweige denn, daß Negociationen deshalb stattgefunden hätten. Später fügte Köthen noch hinzu: Preußen gedenke jetzt von der Beschlagnahme des Schiffes zur Execution überzugehen, und drohe mit einer öffentlichen Versteigerung der Waaren; die Regierung finde sich daher veranlaßt, die unmittelbare bundesverfassungsmäßige Hülfe wiederholt nachzusuchen.

Erst am 12. April, also nach Verlauf von beinahe drei Monaten, gab Preußen in einem etwas hochfahrenden Tone seine Erklärung dahin ab, daß es im Verhältnisse der Ufer-

Digitized by Google

länge, die es besitze, überhaupt nicht einen höhern Zoll vom Centner durchgehender Waaren erhebe, als andere Uferstaaten, daß es aber namentlich weniger Zollämter und geringere Zollsätze habe als Anhalt, und daß es sich auf den Grund des Art. 115 der Wiener Congreßakte bereit erklärt habe, die zur Sicherung der Abgaben auf der Elbe unterhaltenen Veranstaltungen zu entfernen, sobald nur in gemeinsamer Uebereinkunft vollkommen hinreichende Anstalten zur Abhaltung des Schleichhandels auf dem Ufer errichtet seien. Uebrigens entspreche es den Grundsätzen der Gerechtigkeit, daß die einmal bestehende Art der Aufsicht nicht eher aufgegeben werde, bis deren Surrogat gewährt sei. Den speciellen Fall anlangend, so habe sich der Kaufmann Friedheim der in der preußischen Zollverfassung, wie in derjenigen aller größeren Staaten, geltenden Bestimmung nicht unterwerfen wollen, daß alle über die äußere Grenze des Staats eingehenden fremden Waaren entweder sofort zum innern Verbrauch versteuert werden müßten, oder daß doch Sicherheit geleistet werden müsse, daß sie nicht unversteuert in den innern Verbrauch kämen. Dadurch aber, daß Jemand Waaren in einem anhaltschen Orte niederlege, entstehe noch keine Sicherheit, daß sie von dort nicht in die preußischen Lande eingeführt würden, da diese gegen das anhaltsche Gebiet von allen Seiten offen seien, und ihrer Lage nach auch nicht mit Erfolg geschlossen werden könnten. Bis jetzt werde daher von solchen Waaren eben die Abgabe erhoben, welche auf Waaren ruhe, die im preußischen Gebiet verbleiben sollten. Uebrigens habe Preußen eine Erstattung des Zolls für die in Anhalt wirklich verzehrten angeboten, und somit keine Veranlassung zu einer Beschwerde gegeben. Auch liege keiner der Fälle vor, in welchen irgend eine Rechtshülfe des Bundes angerufen, oder ein Vergleichsversuch, geschweige denn ein Austrägalverfahren eingeleitet werden

Digitized by Google

könne. Dagegen sei die Regierung einer freundlichen Vereinigung durchaus geneigt.

Die Sache ward in Berathung genommen, und Oestreich schlug wirklich vor, die Bundesversammlung möge dem Herzog von Anhalt-Köthen den wohlmeinenden und dringenden Rath geben, den Weg freundschaftlicher Vereinigung zu betreten, wozu Preußen sich freiwillig erboten habe. Das Präsidium blieb jedoch mit seinem Votum allein. Dagegen ward Baierns Antrag, die Bundesversammlung möge zur Wahl eines Referenten und Correferenten schreiten, von allen übrigen Stimmen unterstützt, und folglich angenommen.

Während der köthensche Gesandte in der Sitzung vom 30. Mai das Verlangen der preußischen Regierung mit den Worten bezeichnete, „daß der Bundestag unter Erklärung seiner Incompetenz den klagenden Theil zum Vergleiche auf der Basis seiner Abhängigkeit von den jeweiligen Verfügungen der königlich preußischen innern Staats-, Finanz- und Steuer-Administration anzuweisen, die Condescendenz haben möge", stellte Preußen am 4. Juni den Grundsatz auf: die Competenz des Bundes beschränke sich auf Fälle, wo in der That Rechte streitig seien, und suchte zu gleicher Zeit nachzuweisen, daß es sich hier nur um Interessen handele. Endlich erfolgte ein sehr ausführlicher Vortrag des zum Referenten gewählten baierschen Bevollmächtigten, Freiherrn von Aretin, worin sich derselbe für Einleitung eines Vermittelungsverfahrens von Bundeswegen aussprach, womit auch der Correferent, der churfürstlich hessische Gesandte von Lepel, sich einverstanden erklärte. Der Vortrag ward in vertraulicher Sitzung erörtert, die Beschlußfassung darüber jedoch ausgesetzt, weil zu einer gütlichen Verständigung zwischen den streitenden Parteien Aussicht vorhanden schien. Wirklich konnte durch die erfolgte Ratification

Digitized by Google

der Elbschiffahrts-Akte die Hauptbeschwerde als gehoben betrachtet werden, so daß nur noch die in Anspruch genommenen Entschädigungen Gegenstand der Verhandlungen zwischen Preußen und Köthen blieben.

Am 7. März 1822 zeigte der anhaltsche Gesandte an, daß seine Regierung die Beschwerde zurücknehme, da dem Kaufmanne Friedheim vermittelst amtlichen Schreibens des Hauptzollamtes zu Mühlberg eröffnet worden, wie seine seit Juni 1820 daselbst angehaltene Schiffsladung, ohne die damals geforderte Zoll- und Verbrauchssteuer zu entrichten, höherer Weisung gemäß verabfolgt werden könne.

20. Vorläufige Verhandlungen zu Wien zwischen mehreren süddeutschen Staaten.

Inzwischen waren mehrere der übrigen, namentlich der süddeutschen Regierungen nicht unthätig geblieben, wegen Erleichterung des Handels und Verkehrs zwischen ihren Staaten eine Vereinbarung zu Stande zu bringen. Obwohl nämlich der Fürst Metternich in der letzten Carlsbader Conferenz vom 31. Aug. 1819 die Ausführung des Art. 19 der Bundesakte zu denjenigen Gegenständen gezählt hatte, welche demnächst in Wien zu berathen sein würden, so war doch das Resultat der dortigen Berathungen kein anderes, als daß der betreffende Artikel mit einigen anderen wieder in Erinnerung gebracht und zur Bearbeitung vorbehalten wurde. Während eben dieser wiener Ministerialverhandlungen aber forderte Hessen-Darmstadt Baden und Nassau auf, sich über die Regulirung gemeinschaftlicher Handelsverhältnisse zu verständigen. Mochte diese Aufforderung zunächst auch durch den allgemeinen Nothstand und insbesondere durch die desfallsigen Klagen und Anträge des Handelsvereins, der gerade damals eine sehr große Thätigkeit entwickelte, veranlaßt werden; dennoch läßt sich wohl mit ziem-

Digitized by Google

licher Beſtimmtheit behaupten, daß politiſche Motive nicht wenig dazu mitwirkten. Baden und Naſſau gingen auf den Vorſchlag ein, und bald hernach traten Baiern und Würtemberg, ſpäter die ſächſiſchen und reußiſchen Häuſer den Verhandlungen bei.

Schon am 19. Mai kam ein Vertrag zu Stande, worin ſich die Paciscenten verpflichteten, drei Monate nach Unterzeichnung deſſelben Commiſſarien in Darmſtadt zum definitiven Abſchluſſe, auf Grundlage einer vorläufig verabredeten Punktation, zuſammentreten zu laſſen. Die hauptſächlichſten Beſtimmungen dieſer Punktation gingen dahin, daß alle Land- und Binnenzölle zwiſchen den paciscirenden Staaten aufgehoben, dagegen aber Zölle, welche ſowohl dem ſtaatswirthſchaftlichen Zwecke, als dem finanziellen Bedürfniſſe entſprächen, an die äußern Gränzen verlegt, und zugleich gemeinſchaftliche, möglichſt gleichförmige Beſchlüſſe über Weg- und Waſſerzölle gefaßt werden ſollten. Zwar ward die Auflage von Conſumtionsſteuern vorbehalten, jedoch mit der Beſchränkung, daß Produkte und Fabrikate der übrigen Vereinsſtaaten nicht höher als inländiſche beſteuert werden dürften. Der Ertrag der Außenzölle ſollte nach dem Mittelverhältniß zwiſchen Bevölkerung und Ausdehnung der einzelnen Länder vertheilt werden, die abzuſchließende Uebereinkunft aber erſt von dem Zeitpunkte an in Wirkſamkeit treten, welcher mit Rückſicht auf die innern Staatsverhältniſſe von den Regierungen werde feſtgeſetzt werden.

21. Verhandlungen zu Darmſtadt und Frankfurt.

Bereits vor der erſten Zuſammenkunft der Bevollmächtigten, welche am 13. September 1820 ſtattfand, war den übrigen Paciscenten von darmſtädtiſcher Seite eine Note übergeben worden, worin die Urſachen des damaligen Nothſtandes in der Abſicht entwickelt waren, um nachzuweiſen,

Digitized by Google

daß zur Herbeiführung eines besseren Zustandes nichts so sehr geeignet sei, als die Herstellung einer absoluten Handelsfreiheit. Hierauf sich stützend machte Darmstadt die Anfrage, ob Baiern und Würtemberg wohl geneigt sein würden, entweder sofort oder nach Jahren auf ein solches System einzugehen? Die Antwort sowohl von diesen beiden Regierungen, als von der badischen fiel verneinend aus, so daß, obschon sich Nassau beistimmend erklärte, die wiener Punktation als Grundlage der Verhandlungen beibehalten wurde. Dagegen fand Baierns Antrag, über den freien Verkehr mit Getreide und den ersten Lebensmitteln auf der Basis des Separatprotokolles der 34sten Sitzung der letzten wiener Conferenzen und mit Rücksicht auf die Bundesverhandlungen von 1817 eine Vereinbarung zu treffen, allseitigen Anklang, und es ward beschlossen, desfallsige Instructionen sich zu erbitten.

Am 27. November legte der badische Bevollmächtigte Nebenius, der diese Arbeit übernommen hatte, der Conferenz den Entwurf zu einer definitiven Uebereinkunft zwischen den paciscirenden Staaten vor. Die Hauptgrundzüge desselben lassen sich kurz folgendermaßen zusammenfassen. Nur in Betreff der ersten Einrichtung, zu der die Einwilligung der Landstände vorbehalten wird, ist Stimmeneinhelligkeit erforderlich; in der Folge entscheidet Stimmenmehrheit. Als Maaßstab für die Vertheilung der Zollerträgnisse gilt neben der Bevölkerung die Ausdehnung der Grenzen gegen das Ausland. Hinsichtlich der Zollordnung wird als Grundsatz aufgestellt, daß durch die Ausgangszölle kein Zweig der Ausfuhr beschränkt werden darf, und daß der Transit an den Grenzen zu erheben ist, ohne daß Lagerungen auf Spekulation zur Wiederausfuhr gestattet werden. Bei Meinungsverschiedenheit über die Höhe einzelner Eingangszölle ist jede Regierung verpflichtet, ein Maximum und Minimum zu nennen, woraus

Digitized by Google

ſodann ein Mittelſatz gezogen wird. Die Adminiſtration anlangend, ſo werden theils Erhebungs-, theils Hauptzollämter eingeführt, und zugleich über Aufſicht und Controle nähere Beſtimmungen getroffen.

Nachdem in der fünften Conferenz vom 21. Januar 1821 Churheſſen und Waldeck den Verhandlungen beigetreten waren, und in den folgenden die meiſten Bevollmächtigten die Anſichten ihrer Regierungen mitgetheilt hatten, erklärte Baiern in der am 14. Juli zu Frankfurt gehaltenen neunten Sitzung: es müſſe die Annahme des Entwurfs als Baſis der Unterhandlung beanſtanden, und könne es noch nicht an der Zeit halten, auf eine gemeinſchaftliche Zollordnung oder auf die Organiſation einer gemeinſchaftlichen Zollanſtalt einzugehen, da es noch unentſchieden ſei, ob Frankfurt und die preußiſchen Enclaven zugezogen werden könnten, und welches Syſtem zum Grunde gelegt werden ſolle.

Dieſe Erklärung konnte nur einen höchſt ſchmerzlichen Eindruck hervorbringen, ſowohl bei den übrigen Regierungen als beim deutſchen Volke, das den Unterhandlungen mit lebhaftem Intereſſe gefolgt war, und darin den Anfang der Erfüllung ſeines Wunſches nach einer allgemeinen Handelseinigung erblickt hatte. Indeß ward in derſelben Conferenz der Beſchluß gefaßt, die Verhandlungen fortzuſetzen, ohne für jetzt auf die von Baiern geſtellten Präjudicialfragen näher einzugehen. Allein auch im Uebrigen zeigten ſich die Anſichten der paciscirenden Regierungen ſo verſchieden, daß die Hoffnung auf eine gemeinſchaftliche Verſtändigung mehr und mehr verſchwinden mußte. Die Hauptabweichungen betrafen den Durchgangszoll, die Grundſätze für die Regulirung der Ein- und Ausgangszölle und das Syſtem der Lagerhäuſer. Rückſichtlich des zweiten Punktes war man jedoch im Allgemeinen darüber einverſtanden, daß ein ſtrenges Pro-

Digitized by Google

hibitivſyſtem weder dem Bedürfniſſe, noch dem Zwecke entſprechend ſei, da einerſeits die Staatskaſſe der Zolleinnahme nicht entbehren könne, andererſeits aber dem Gewerbfleiß eine mäßigere Unterſtützung genüge, und da es zugleich wünſchenswerth ſei, daß durch die angeordneten Maaßregeln der Handel ſo wenig als möglich geſtört werde.

22. Verfolg der Verhandlungen im Jahre 1822.

In der dreizehnten Conferenz, die erſt am 27. April 1822 ſtattfand, theilte Baiern eine ausführliche Erklärung ſowohl über den Entwurf als über die ſpäteren Verhandlungen mit. Es würde zu weit führen, in das Detail derſelben einzugehen; nur ſo viel mag bemerkt werden, daß Baiern hinſichtlich der Vorfrage über den Beitritt von Frankfurt, Heſſen-Homburg u. ſ. w. nachgab, gegen den Entwurf ſelbſt aber eine große Reihe von Ausſtellungen machte. Man beſchloß endlich, vier Punkte herauszuheben, und definitive Inſtruktionen darüber einzuholen. Dieſe vier Punkte betrafen: die Erhebungsart, wobei hauptſächlich das Lagerſyſtem in Frage kam, das Stimmverhältniß, den Maaßſtab für die Vertheilung der Zollerträge und die Erhöhung der Zölle.

Bereits am 4. Mai verlas der badiſche Bevollmächtigte, der überhaupt bei den Verhandlungen eine ungemeine Thätigkeit bewies, einen Aufſatz, worin er die bairiſchen Einwendungen zu widerlegen, und dagegen die Anſichten ſeiner Regierung weiter zu entwickeln und zu vertheidigen ſuchte. Da jedoch eine Ausgleichung der Meinungsverſchiedenheiten weder in dieſer noch in der nächſtfolgenden Sitzung herbeigeführt werden konnte, ſo unternahm es Würtemberg, Vermittelungsvorſchläge zu machen, und erließ zu dem Ende am 22. November eine Note an Baiern, Baden, beide Heſſen und Naſſau. Danach ſollte die Bevölkerung allein den Maaßſtab

Digitized by Google

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

für die Vertheilung der Zollrevenüen abgeben. Gewisse Gegenstände sollten von den Bestimmungen der allgemeinen Zollordnung ausgenommen sein, theils so, daß sie vom Ein- und Ausgangszolle gänzlich befreit wären, wohin namentlich Getreide und andere vegetabilische Lebensmittel gehören würden, theils so, daß sie im Interesse der Urproduktion und des Ackerbaues mit einem nur geringen Ausgangszolle belegt würden, z. B. Tabacksblätter und Weine. Der bairische Tarif, dem der badische sich sehr näherte, sollte die Grundlage des Vereinstarifs bilden, der Durchgangszoll von allen Centnergütern jedoch ½ Kr. pr. Centner und Stunde betragen und eine Ermäßigung da vorbehalten bleiben, wo eine überwiegende Concurrenz ausländischer Straßen zu befürchten sei. Das Stimmverhältniß betreffend, sollten Baiern sechs, Würtemberg, Baden, beide Hessen jedes drei, jeder der eilf kleineren Staaten, nämlich Nassau, Weimar, Coburg, Gotha, Meiningen, Hildburghausen, Waldeck, die Häuser Reuß und Hohenzollern, eine Stimme haben, zusammen also 27 Stimmen. Endlich sollte die Benutzung der Lagerhäuser dem Gutdünken der einzelnen Staaten anheimgegeben werden.

23. Weitere Verhandlungen zwischen den fünf größeren Staaten und Nassau im Jahre 1823.

In Veranlassung dieser Note lud Hessen-Darmstadt die übrigen größeren Staaten nebst Nassau zu einer neuen Zusammenkunft am 19. Februar 1823 ein, bemerkte jedoch zugleich, daß es die Frage, ob eine Vereinigung zu Stande komme oder nicht, baldmöglichst erledigt zu sehen wünsche, da die Stände des Großherzogthums noch in demselben Jahre zusammentreten würden, und die Regierung verpflichtet sei, ihnen bestimmte Mittheilungen über den Stand der Sache zu machen. In der ersten, am 22. Februar zu Frankfurt

Digitized by Google

gehaltenen Conferenz erklärten Baiern und Würtemberg, sie seien lediglich angewiesen, die Erklärungen der übrigen Staaten in Betreff der Vermittelungsvorschläge entgegenzunehmen. Es ward darauf beschlossen, daß sämmtliche Bevollmächtigte, mit Ausnahme des bairischen, am folgenden Tage wiederum sich versammeln sollten, um wo möglich eine Vereinigung unter sich zu Stande zu bringen. Das Ergebniß dieser Conferenz war folgendes. Der vorgeschlagene Maaßstab der Vertheilung des Ertrags ward angenommen. Hinsichtlich der Befreiungen vom Ausgangszoll wurden mehrere Zusätze gemacht; der bairische Tarif sollte als Grundlage betrachtet werden, der Zoll für genießbare Colonialwaaren jedoch höchstens 5 Gulden pr. Centner betragen. In Betreff des Stimmverhältnisses ward Badens Vorschlag angenommen, daß Baiern ausnahmsweise zwei, den übrigen Staaten mit mehr als 200,000 Einwohnern jedem eine, den kleineren aber Curial-Stimmen zugestanden werden möchten. Hinsichtlich der Lagerhäuser behielten sich Baden und Churhessen einige Modificationen vor.

Am 22. März fanden sich dieselben Bevollmächtigten zum Zwecke einer definitiven Entscheidung und Abstimmung in Darmstadt auf's Neue zusammen, aber nur die von Würtemberg, Baden und Darmstadt erschienen mit den gehörigen Instruktionen versehen. Da man jedoch erwarten zu dürfen glaubte, daß eine Verständigung rücksichtlich der noch unerledigten Punkte keine Schwierigkeiten mehr haben werde, so ward beschlossen, Baiern unter Mittheilung der jetzigen Sachlage zu der nächsten, auf den 2. April festgesetzten Versammlung mit einzuladen. Der bairische Bevollmächtigte erschien, erklärte indeß, daß er nähere Instruktionen erst erwarten müsse. Dagegen trat Churhessen den Vermittelungsvorschlägen im Wesentlichen bei.

Digitized by Google

Unter diesen Umständen ward beschlossen, die noch fehlenden Instruktionen durch Correspondenz einander mitzutheilen, da weitere Conferenzen nicht nothwendig seien; sodann aber die übrigen Staaten mit den sämmtlichen Aktenstücken, sowie mit den ferneren Erfolgen bekannt zu machen, und sie zum Beitritt aufzufordern. Der Beschluß kam jedoch nicht zur Ausführung; vielmehr eröffnete die darmstädtische Regierung den Bevollmächtigten der übrigen Staaten durch Circularnote vom 5. Juli 1823, daß das Interesse und die dringenden Verhältnisse des eigenen Landes es ihr nicht gestatteten, an den Verhandlungen ferneren Antheil zu nehmen, da sie den für August einberufenen Ständen ein den Bedürfnissen des Großherzogthums entsprechendes Zollsystem vorlegen müsse.

24. Handels- und Zollverträge zwischen Würtemberg und beiden Hohenzollern vom 24. Juli 1824.

Nachdem solchergestalt dieser erste Versuch, der Anfangs so große Hoffnungen und Erwartungen rege gemacht hatte, nach jahrelangen, mühseligen Verhandlungen vollkommen gescheitert war, kamen am 24. Juli 1824 die ersten Handels- und Zollverträge zwischen Würtemberg und beiden Hohenzollern zu Stande. Den eigenen Worten ihres einleitenden Paragraphen zufolge waren sie nur als eine vorläufige und partielle Vollziehung des frühern anzusehen, weshalb denn auch ihre Verbindlichkeit mit dem Abschluß einer Uebereinkunft in größerer Ausdehnung, nach Maaßgabe jenes, aufhören sollte. Beide Verträge sind im Wesentlichen gleichlautend, und enthalten hauptsächlich folgende Bestimmungen: Die Fürstenthümer Hohenzollern nehmen das neue würtembergische Zollgesetz als für sich geltend an, überlassen auch die Zollverwaltung den königlichen Behörden, um solche im

Digitized by Google

gemeinſchaftlichen Namen zu führen. Als Maaßſtab für die Vertheilung des Reinertrags wird die Bevölkerung feſtgeſetzt, jedoch garantirt Würtemberg Sigmaringen 20,000 Gulden, Hechingen 12,300 Gulden jährlich. Nach vollzogener Vereinigung können keine beſondere Verbrauchsſteuern auf Produkte und Fabrikate des Auslandes gelegt werden, die beiderſeitigen Unterthanen aber werden bei dem innern Verkehr rückſichtlich der Acciſe, der Verbrauchs- und Verkaufsſteuer vollkommen gleich behandelt. An der Grenze des Fürſtenthums Sigmaringen wird eine Zollline gegen Baden und Baiern gebildet; die außerhalb derſelben liegenden Parcelen werden als Ausland betrachtet. Die Dauer der Verträge wird, mit Vorbehalt einjähriger Aufkündigung auch während dieſer Zeit, auf zehn Jahre feſtgeſetzt.

25. Handelsvertrag zwiſchen Baden und Heſſen-Darmſtadt vom 8. September 1824.

Ihnen folgte ein Handelsvertrag zwiſchen Baden und Heſſen-Darmſtadt vom 8. September 1824, worin zunächſt die Grundſätze, von welchen die paciscirenden Regierungen beim Abſchluſſe deſſelben ſich leiten ließen, ausführlich entwickelt werden. Davon ausgehend, daß unbedingte Verkehrsfreiheit mit allen Bundesſtaaten, ſowie die größtmöglichſte Erleichterung des Handels mit dem Auslande, zu den wichtigſten Beförderungsmitteln des Wohlſeins und Reichthums der Unterthanen gehören, daß aber aus dem einſeitigen Feſthalten an dem Prinzipe der Handelsfreiheit unter den jetzigen Verhältniſſen unverkennbare Nachtheile hervorgehen, halten ſie die Anordnung oder Beibehaltung von Zolleinrichtungen für unerläßlich. Nachdem die Bemühungen, durch das Zuſammenwirken mehrerer Staaten einen größeren Verein zu Stande zu bringen, zu keinem Reſultat geführt hätten, bleibe

Digitized by Google

ihnen, um den beabsichtigten Zweck so viel immer möglich zu erreichen, nichts Anderes übrig, als durch besondere Verträge wechselseitige Erleichterungen unter einander zu verabreden, und auf diese Weise den Weg zu einer Vereinigung über ein gemeinschaftliches Zollsystem nach dem Beitritte mehrerer Nachbarstaaten anzubahnen. Insbesondere habe man gewünscht, rücksichtlich derjenigen Gegenstände Verkehrsfreiheit zwischen den beiderseitigen Staaten zu begründen, bei welchen das Interesse der eigenen Produktion betheiligt sei, unter alleinigem Vorbehalt einer nothwendigen Controle und, so weit nicht gänzliche Abgabenfreiheit bestimmt werde, ganz mäßiger Gebühren bei möglichst übereinstimmendem Zolltarife.

Der Aufstellung dieser Motive und allgemeinen Grundsätze folgen die Vertragsbestimmungen selbst, denen zwei Anlagen beigefügt sind, welche die näheren Verabredungen über Befreiungen und geminderte Eingangsgebühren bei der Einfuhr von einem Großherzogthume in das andere, sowie über Ursprungsbescheinigungen enthalten. Die in Baden bestehenden Ausfuhrzölle werden entweder ganz aufgehoben, oder dürfen doch das Maaß einer bloßen Controlgebühr nicht überschreiten. Auf Consumtionsabgaben hat die Uebereinkunft keinen Bezug, jedoch sind von den in der ersten Anlage aufgezählten Gegenständen, sobald sie aus dem mitpaciscirenden Lande eingeführt werden, keine höhere Abgaben zu erheben, als von den Erzeugnissen des eigenen Landes. Der Vertrag kann nach dreimonatlicher Kündigung wieder aufgehoben werden.

26. Handels- und Zollvertrag zwischen Baiern und Würtemberg vom 13. Januar 1828.

Einige Jahre später gelang es den fortgesetzten Bemühungen Würtemberg's, Baiern auf's Neue zu gemeinschaft-

Digitized by Google

lichen Berathungen über die Frage zu bewegen, ob es nicht möglich sei, durch nachbarliches Anschließen dem Handel und Verkehr beider Staaten Erleichterung, zugleich aber ihren Erzeugnissen Schutz und einen größeren Markt zu verschaffen? Baiern ließ sich diesmal willfähriger finden, und schon am 12. April 1827 unterzeichneten die beiderseitigen Bevollmächtigten einen vorbereitenden Handels- und Zollvertrag, dem am 13. Januar 1828 der definitive folgte. Die Regierungen, heißt es in jenem, werden sich zu einem gemeinsamen Zoll- und Handelssysteme vereinigen, in welche Verbindung auch andere deutsche Nachbarstaaten Aufnahme finden können. Demgemäß sollen die Zollämter zwischen beiden Ländern entfernt, und sämmtliche Zölle an den äußern Grenzen für gemeinsame Rechnung erhoben werden. Baierns Zollgesetzgebung und die schon früher zu Stuttgart verabredeten Bestimmungen sollen der Vereinigung als Grundlage dienen, fernere Modifikationen aber, sowie die Vollziehung des Vertrags selbst, demnächst in München zur Berathung kommen. Bis zur Einführung des gemeinschaftlichen Zollsystems werden vorläufige Bestimmungen über Erleichterung des Grenzverkehrs, sowie über Verminderung der Ein- nnd Durchgangsabgaben, festgesetzt.

In dem Hauptvertrage — dem beide Hohenzollern in Gemäßheit der mit Würtemberg im Jahre 1824 getroffenen Uebereinkunft ohne Weiteres beitraten, während der bairische Rheinkreis von dem Verbande vorerst noch ausgeschlossen blieb — wird als Maaßstab der Vertheilung des Zollertrags das Bevölkerungsverhältniß angenommen. Die Zolladministration bleibt jedem Staate vorbehalten, jedoch steht den Regierungen gegenseitig das Recht zu, Visitationen vorzunehmen, sämmtliche Bücher einzusehen, zu der Aufnahme von Zollrechnungen in allen Stadien und Instanzen Beamte ab-

Digitized by Google

zuordnen, überhaupt aber die ausgedehnteste Controle auszuüben. Besondere Begünstigungen der Fabriken werden der Landesregierung überlassen. Stapel- und Umschlagsrechte hören auf. Die Anzahl der Lagerhäuser wird in Baiern auf 36, in Würtemberg auf 15 bestimmt. Jeder Staat erhebt die Wegegelder und Wasserzölle für eigene Rechnung. Bestehen Consumtionsabgaben für inländische Genuß- und Verbrauchsgegenstände, so können sie in gleicher Weise und Quote auch von vereinsländischen und fremden erhoben werden. Am 1. Mai jedes Jahres versammelt sich in München ein Generalcongreß aus je zwei Bevollmächtigten mit wechselndem, bei Stimmengleichheit überwiegendem Direktorium. Nach Ablauf von drei Jahren steht jedem Staate unter Vorbehalt einjähriger Kündigung der Austritt frei; falls jedoch inzwischen gemeinsame deutsche Maaßregeln zur Ausführung kommen sollten, ist der Verein von selbst aufgelöst. — Die Vereinszollordnung ward am 26. September desselben Jahres publicirt, und trat mit dem 1. October in Wirkung.

27. Der mitteldeutsche Verein vom 24. Sept. 1828.

Bedeutender, wenigstens insofern er einen größeren Länderkreis umfaßte, war der s. g. mitteldeutsche Verein, zu welchem am 24. September 1828 Hannover, Sachsen, Churhessen, Braunschweig, Hessen-Homburg, die sächsischen Häuser, Reuß, Schwarzburg-Rudolstadt, Bremen und Frankfurt auf sechs Jahre zusammentraten.

Ausgesprochener Zweck des Vereins war: die Beförderung eines möglichst freien Verkehrs und ausgebreiteten Handels im Sinne des Art. 19 der Bundesakte. Kein Mitglied soll einseitig, d. h. ohne ausdrückliche Bestimmung des ganzen Vereins, mit einem auswärtigen Staate in einen Zoll- oder Mauthverband treten dürfen; jedoch bleibt jedem Ein-

Digitized by Google

zelnen nicht nur der Abschluß von Handelsverträgen, soweit solche nicht den Bestimmungen dieses Vertrages entgegenlaufen, sondern auch die Ergreifung von Repressalien und Retorsionsmaaßregeln vorbehalten. Ueber gemeinsame Maaßregeln, namentlich über Repressalien, Retorsionen, Unterhandlungen oder Verträge des ganzen Vereins soll die Gesammtheit beschließen. Von Zeit zu Zeit sollen Zusammenkünfte von Abgeordneten stattfinden, um den Verein weiter auszubilden, die der Erreichung seines Zweckes entgegenstehenden Hindernisse genauer kennen zu lernen, und die gewissesten Mittel zur Abhülfe aufzufinden. Der Krone Sachsen wird die Entgegennahme der auf den Verein Bezug habenden Anträge, sowie die desfallsige Communication mit den übrigen Vereinsstaaten übertragen. Sämmtliche Staaten gehen die Verpflichtung ein, sowohl die Haupthandelsstraßen vollkommen in Stand zu setzen und zu unterhalten, als auch die Formen und Controlen beim Ein-, Durch- und Ausgange der Waaren möglichst zu vereinfachen; sie verzichten zugleich auf jede Erhöhung der bestehenden Wegegelder und Transitabgaben, ohne daß jedoch eine Regulirung der letzteren dadurch ausgeschlossen würde. Von keinem Vereinsstaate sollen Waarenverbote gegen einen andern angeordnet werden dürfen, insofern solche nicht durch rein politische Verhältnisse, oder durch Staatsmonopole begründet werden. Endlich werden noch hinsichtlich des Vertriebs mit den nothwendigsten Lebensmitteln Erleichterungen festgesetzt, indem einige vom Transitzolle gänzlich befreit, andere mit einer nur geringen Abgabe belastet werden sollen.

Im Gefolge dieses Hauptvertrags wurden bald darauf zwischen einzelnen benachbarten Vereinsstaaten Separatverträge geschlossen, namentlich zwischen Churhessen und den sächsischen Herzogthümern am 11. December 1828, zwischen

Digitized by Google

Hannover und Oldenburg am 10. Januar 1829, in denen die Paciscenten, abgeſehen von den Verpflichtungen, welche ſie als Mitglieder des Geſammtvereins eingegangen waren, einander noch beſondere Zugeſtändniſſe machten.

28. Ueberſicht der Verhältniſſe im Jahre 1828.

Werfen wir nun einen Rückblick auf die bisher geſchilderten, erſt nach vielfachen vergeblichen Mühen und Anſtrengungen errungenen Reſultate; betrachten wir den Zuſtand, in welchem ſich die commerciellen Verhältniſſe unſeres Vaterlandes zu Ende des Jahres 1828 befanden, und vergleichen dies Alles mit Demjenigen, was die Gegenwart unſeren Augen darbietet, ſo läßt ſich nicht verkennen, daß der ſeitdem verfloſſene Zeitraum unendlich viel fruchtbarer geweſen iſt, daß er dem großen Ziele der Einigung ſämmtlicher Bundesſtaaten zu einem freien Verkehr unter einander und zu einem Schutze gegen feindliche Angriffe, ſo weit wir auch noch davon entfernt ſein mögen, doch unendlich viel näher geführt hat.

Oeſtreich, das zu erwähnen bisher keine Gelegenheit ſich darbot, weil es den Bemühungen um eine Vereinigung der Handels- und Verkehrs-Intereſſen des geſammten Deutſchlands fremd geblieben war, ſtand damals in demſelben Verhältniſſe, in welchem es noch jetzt ſich befindet, und bildete eine nach Außen hin abgeſchloſſene, im Innern aber getrennte und getheilte Maſſe. Ganz anders Preußen. Durch die geographiſche Lage ſeiner Länder weit ungünſtiger geſtellt, hatte es die Einheit, welche ihm äußerlich fehlte, im Innern zu erreichen geſtrebt, und dadurch mindeſtens ebenſo viel als durch andere Maaßregeln auch nach Außen hin gewonnen. Zwar hatte es von dem übrigen Deutſchland ſich abgeſondert,

Digitized by Google

allein es hatte zu gleicher Zeit seine Bereitschaft erklärt, sich mit ihm wieder zu vereinigen, sobald Deutschland seinem System sich anschließen wolle. Preußen konnte unter den damaligen Verhältnissen eine solche Bedingung stellen, weil es in der That fast den einzigen kräftigen, festen Kern im Vaterlande bildete, und dieser Kern mußte eine um so stärkere Anziehungskraft ausüben, je mehr und je vielfältiger die Berührungspunkte waren, welche er andern Ländern nach allen Seiten hin darbot. Wenn dessenungeachtet seit Einführung des neuen Zollsystems in Preußen ein ganzes Jahrzehend verstrich, ehe auch nur ein einziger bedeutenderer deutscher Staat sich ihm anschloß, so erklärt sich dies theils aus politischen Gründen, indem die Regierungen fürchteten, dadurch an Selbstständigkeit zu verlieren, und in ein abhängiges Verhältniß zu dem größeren Staate zu gerathen; theils aus der Abneigung, welche eine fast unausbleibliche Folge der vielfachen Nachtheile war, die das System auf alle benachbarten Länder hervorgebracht hatte; theils endlich daraus, daß der Tarif den Bedürfnissen anderer Länder entweder nicht entsprach, oder doch für nicht entsprechend gehalten wurde.

Bekanntlich war Hessen-Darmstadt der erste Staat, der Unterhandlungen mit Preußen anknüpfte, und wirklich mit ihm abschloß. Darmstadt stand freilich nicht ganz allein, vielmehr hatte es, als die auf dem Wiener Congresse eingeleiteten Verhandlungen mit den übrigen Staaten des südwestlichen Deutschlands zu keinem Resultate führten, bereits im Jahre 1824 einen Handelsvertrag mit Baden geschlossen; allein dieser Vertrag, der sich auf eine Erleichterung des Grenzverkehrs zwischen beiden Ländern beschränkte, konnte ihm Dasjenige, was es suchte und bedurfte, nicht gewähren. Schon im Jahre 1826 richtete es eine vertrauliche, jedoch sehr unbestimmte Anfrage an die Regierung in Berlin, und

Digitized by Google

erhielt eine ebenso unbestimmte Antwort. Es wiederholte seine Anfrage, und machte bestimmtere Vorschläge, als im folgenden Jahre der vorbereitende Zollvertrag zwischen Baiern und Würtemberg zu Stande gekommen war; jedoch wiederum ohne Erfolg. Im Januar 1828 endlich knüpfte es von Neuem Unterhandlungen an, die bereits am 14. Februar zur Unterzeichnung des Anschlußvertrages führten.

Auf festerer Grundlage als der badisch-darmstädtische Verein ruhte der bairisch-würtembergische, schon deshalb, weil er nicht nur ein Handels-, sondern ein wirklicher Zollverein war, der den innern Verkehr gänzlich befreite und in seinen äußeren Grenzzöllen einem bestimmten Systeme huldigte. Dem Beispiele Preußens folgend hatte Baiern im Jahre 1820 einen eignen Zolltarif erlassen, und dabei nicht nur die finanziellen Bedürfnisse des Staats berücksichtigt, sondern besonders auch der Industrie Schutz zu verleihen gestrebt, so daß manche Positionen für verarbeitete Stoffe sogar höher waren als die preußischen. Dennoch konnte es nicht dieselben Erfolge erreichen, vielmehr wurden die Klagen über Mangel an Absatz und Nahrungslosigkeit immer lauter und häufiger. Die Ursache lag offenbar darin, daß der Umfang des Vereinsgebietes zu gering war, als daß die Durchführung eines consequenten Schutzzollsystems hätte gelingen und dauernd wohlthätige Folgen hervorbringen können. Um so mehr aber muß man sich wundern, daß Baiern die sich ihm früher darbietende Gelegenheit, mit fast allen seinen Nachbaren in eine engere Verbindung und damit zugleich an ihre Spitze zu treten, nicht besser benutzte, daß es selbst dann noch zögerte und hauptsächlich durch sein Zögern das Nichtzustandekommen jenes größeren Vereins veranlaßte, als die übrigen Staaten auf die meisten seiner Wünsche einzugehen sich bereit erklärt hatten. Zwar konnte die Vereinigung mit

Digitized by Google

Würtemberg ihre Wirkung nicht gänzlich verfehlen, allein ebensowenig vermochte sie, dem Bedürfnisse völlig abzuhelfen. Der Zustand blieb unbefriedigend, und alle späteren Versuche, andere Nachbarstaaten zum Beitritt zu bewegen, scheiterten, vielleicht nicht ohne Mitwirkung fremder Mächte.

Was den mitteldeutschen Verein anlangt, so ist es bekannt, daß sowohl die Beweggründe, denen er seine Entstehung verdankte, als die Zwecke, welche er verfolgte, mehr oder doch in gleichem Maaße politischer als commercieller Natur waren. Er erscheint als der letzte großartige Versuch auf diesem Gebiete, dem Uebergewicht, welches Preußen schon allein durch sein trefflich organisirtes Zollsystem in Deutschland ausübte, mit vereinten Kräften entgegenzutreten, und die nachtheiligen Wirkungen von sich abzuwehren, welche dieses System auf alle benachbarten Länder äußern mußte, so lange sie ihm feindlich gegenüberstanden. Allein der mitteldeutsche Verein war in keiner Weise geeignet, eine Schutzwehr nach Außen hin zu bilden, weil kein starkes Band die Verbundenen zusammenhielt, weil die erste Bedingung der äußeren Einheit, die Einheit im Innern ihm fehlte. Der beste Beweis, wie wenig er im Stande war, in commercieller Hinsicht den Bedürfnissen Genüge zu leisten, lag unzweifelhaft darin, daß die einzelnen Glieder desselben, denen auch nur um eine wirkliche Erleichterung des Verkehrs zwischen ihren Ländern zu thun war, sich genöthigt sahen, besondere Verträge mit einander abzuschließen. Durch solche Verträge konnte freilich das Ganze weder an Einheit noch an festem Halt gewinnen, vielmehr trat das Unorganische und Unzusammenhängende dieser Verbindung nur desto schärfer hervor. Der mitteldeutsche Verein, zerfiel, wie er entstanden war, ohne in den bestehenden Verhältnissen irgend erhebliche Veränderungen hervorzubringen.

Digitized by Google

Mecklenburg, Holstein und die beiden östlichen Hansestädte, Lübeck und Hamburg, waren dem Verein nicht beigetreten; aus welchen Ursachen ist jetzt ziemlich gleichgültig, da die Erscheinung selbst ohne nachhaltige Wirkung vorüberging.

In den folgenden Jahren mußte die preußische Haltung und das preußische Zollsystem um so mehr seine anziehende Kraft ausüben, als neben dem trotz aller Vereine in den meisten deutschen Ländern herrschenden Nothstande politische Bewegungen, vom westlichen Nachbarstaate ausgehend, auch unser Vaterland ergriffen. Von Neuem suchte sich die nationale Tendenz Bahn zu brechen, und je weniger die Bundesbeschlüsse von 1831 und 1832 eine Geltendmachung derselben in derjenigen Richtung, die sie zunächst verfolgte, in der Richtung des constitutionellen Fortschritts, begünstigten, desto mehr Veranlassung war besonders für die Regierungen der kleineren Staaten vorhanden, sie wo möglich auf das Gebiet der materiellen Interessen hinüberzuleiten, und hier für „eingebildete" Güter einen faßlichen Ersatz zu bieten. In schneller Reihenfolge schlossen sich die süddeutschen Staaten dem preußischen Systeme an, und nicht lange nachher ward dem preußischen Zollvereine von Denjenigen, die ihn bis dahin als das größte Hinderniß deutscher Einheit bezeichnet hatten, der Name des deutschen beigelegt.

29. Resultate der Verhandlungen über die Schifffahrt auf den deutschen Strömen.

Ehe Ihre Commission zu einer genaueren Betrachtung der ferneren Entwickelung, sowie des jetzigen Bestandes und Systemes des Zollvereins übergehen kann, dürfen zwei Punkte wenigstens nicht ganz unerwähnt bleiben, die noch wesentlich in diesen Abschnitt gehören: die Resultate der Verhandlungen über die Schifffahrt auf den deutschen Strömen, und der von

Digitized by Google

Hannover im Jahre 1832 beim Bunde gestellte Antrag in Betreff des Handels und Verkehrs zwischen den deutschen Bundesstaaten.

Obwohl die Wiener Schlußakte auf die Regulirung der Flußschifffahrt nicht ausdrücklich Bezug nimmt, so war dieser Gegenstand in den Wiener Ministerial-Conferenzen doch zur Sprache gebracht und einer ernstlichen Berathung unterzogen worden. Ja man hatte sogar einen eigenen Artikel verabredet, der in der Plenarsitzung der Bundesversammlung vom 3. August 1820 in das Protokoll aufgenommen und mit Zustimmung sämmtlicher Bundesregierungen für gleich verbindlich wie die Schlußakte selbst erklärt wurde. Der Artikel lautet folgendermaßen:

> Um der Flußschifffahrt die derselben durch die Wiener Congreßakte Art. 109 bis 116 incl. zugesicherte Freiheit wirklich zu gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligten Bundesglieder sich verbindlich, die darüber in der Congreßakte gegebenen und vermöge des Artikels 19 der Bundesakte den Berathungen der Bundesversammlung zum Grunde gelegten Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufs thätigste zu betreiben und in der kürzest möglichsten Frist zu beendigen, wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich eintreten zu lassen.

Dieser Artikel enthielt mehr als eine bloße Erinnerung, und hatte wenigstens die gute Folge, daß die Unterhandlungen von nun an ernstlicher betrieben wurden, wenn auch die Erfolge meist hinter den Erwartungen zurückblieben. Der erste Vertrag, der zwischen den Uferstaaten eines deutschen Stromes zu Stande kam, war die Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821; sie erhielt im Jahre 1824 einige Zusätze und

Digitized by Google

ergänzende Bestimmungen, und ward späterhin abermals revidirt. Leider können jedoch die unterm 13. April 1844 in Dresden unterzeichneten Additional-Artikel, deren Ratifikation Hamburgs Bürgerschaft dreimal verweigerte, nur als ein höchst ungenügendes Resultat der deshalb gepflogenen mehrjährigen Verhandlungen betrachtet werden. Auch die Weserschifffahrtsakte, welche vom 10. September 1823 datirt, und namentlich in manchen allgemeinen Bestimmungen mit der erstgenannten übereinstimmt, erhielt später Ergänzungen, zuerst durch Vertrag vom 21. December 1825, sodann vom 16. August 1839. Endlich wurden noch in Betreff der Rhein- und Emsschifffahrt resp. unterm 31. März 1831 und 13. März 1843 Uebereinkünfte zwischen sämmtlichen Uferstaaten abgeschlossen.

Ein näheres Eingehen auf diese Verträge, die allerdings reichen Stoff zu Betrachtungen darbieten, dürfte zu vermeiden sein, theils weil es zu weit führen würde, theils weil es weniger unmittelbar hierher gehören möchte.

30. Hannovers Anträge bei'm Bundestage im Jahre 1832.

Der Erfolg hatte den Erwartungen, welche manche der im mitteldeutschen Vereine zusammengetretenen Staaten bei Errichtung desselben gehegt haben mochten, in keiner Weise entsprochen. Alle Versuche einer weiteren Ausbildung, die vielleicht im ursprünglichen Plane lag, und wenigstens von Einzelnen lebhaft gewünscht wurde, waren gescheitert, weniger an dem guten Willen Anderer, als an den Verhältnissen und den in der Sache selbst liegenden Schwierigkeiten. Die Hemmungen, welche den Verkehr der mit einander verbundenen Staaten belästigt hatten, dauerten fort, der Gewerbfleiß lag danieder, ja selbst der wesentlichste Zweck des Vereins, dem von Preu-

Digitized by Google

ßen ausgeübten Uebergewichte sich zu entziehen, oder doch seiner fernern Ausbreitung einen Damm entgegenzusetzen, mußte als gänzlich verfehlt angesehen werden. Nicht nur, daß der süddeutsche Verein sich Preußen genähert, und einen Vertrag mit ihm abgeschlossen hatte: selbst eins der wichtigsten Glieder hatte den Bund verlassen, und war zur entgegengesetzten Fahne übergetreten.

Unter solchen Umständen ergriff Hannover im Jahre 1832 die Initiative, und stellte beim Bundestage eine Reihe von Anträgen, zunächst in Betreff des Transithandels, über welche mehrere andere Regierungen ausführliche Erklärungen abgaben. Sie sind besonders in so fern von Wichtigkeit, als darin unumwunden die Frage aufgestellt und beantwortet wurde, ob die Bundesversammlung überall das geeignete Organ sei, Deutschland in commercieller Hinsicht zu einem Ganzen zu vereinigen, und den Artikel 19 der Bundesakte zur Ausführung zu bringen, oder ob nicht vielmehr die Erreichung dieses Zieles den Bemühungen der einzelnen Staaten unter und mit einander überlassen bleiben müsse?

Davon ausgehend, daß das Aufhören der in Betreff der Handels- und Verkehrsinteressen zwischen den deutschen Staaten bestehenden Spaltung ein allgemein gefühltes Bedürfniß sei, suchte Hannover die Ansicht zu entwickeln, daß dieser Zweck nicht von Einzelnen, sondern nur durch gemeinsamen Beschluß erreicht werden könne, zugleich aber daß die Bundesversammlung den einzig richtigen Mittelpunkt bilde, um solche gemeinnützige Angelegenheiten mit Erfolg in Berathung zu ziehen. Zwar lasse sich nicht verkennen, daß Anträge, die zu sehr in den inneren Haushalt der einzelnen Staaten eingreifen würden, oder nicht ohne Verletzung der mit andern Bundesstaaten eingegangenen Verpflichtungen in Ausführung gebracht werden könnten, sich dazu nicht eigneten, z. B. An-

Digitized by Google

träge wegen Annahme eines gleichmäßigen indirekten Abgabe- und Zollsystems; ganz anders aber sei es mit solchen, die diese Verhältnisse unberührt ließen, und dahin gehöre vor allen Dingen eine Erleichterung des Transithandels. Zur Zeit des Reiches, wo Durchgangszölle kaiserliches Regal waren, und nur unter gewissen Bedingungen Einzelnen verliehen wurden, sei Freiheit der Wasser- und Landstraßen allgemeiner Grundsatz gewesen; derselbe Grundsatz sei in der Wiener Congreßakte hinsichtlich der Flußschifffahrt anerkannt, und eine Anwendung desselben auf die Landstraßen nur durch den Druck der Umstände verhindert. Die Bundesversammlung aber dürfe sich einer ernstlichen Berathung dieses Gegenstandes um so weniger entziehen, als schon jetzt die Befolgung anderer Grundsätze vielfache Nachtheile hervorgebracht habe. Zur Beseitigung dieser Nachtheile müsse, unter Anerkennung der einem jeden Bundesstaate zustehenden Berechtigung, Durchgangszölle erheben zu lassen, ein nach Gewicht und Entfernung zu berechnendes Maximum derselben festgesetzt werden, wobei noch die Frage besondere Erwägung verdiene, ob nicht die Gegenstände nach ihrem Werthe zu classificiren wären? Ebenso würden für Chaussee-, Wege-, Pflaster- und sonstige ähnliche Abgaben von durchzuführenden Gegenständen allgemein geltende, nicht zu überschreitende Sätze zu bestimmen, und in Betreff der Formalitäten und Controlen bei Erhebung solcher Abgaben die Hauptgrundsätze zu verabreden sein.

31. Erklärungen Sachsens, Preußens und Hamburgs über diese Anträge.

Den hannoverschen Anträgen stimmt die sächsische Erklärung fast durchweg bei. Sie hebt zur Begründung derselben noch besonders hervor, daß die in der Souveränität liegende

Digitized by Google

Befugniß, Ein-, Aus- und Durchgangszölle nach eigener Convenienz festzustellen, in der höheren Nothwendigkeit ihre natürliche Begrenzung finde, die Maaßregeln der innern Politik den Grundsätzen unterzuordnen, auf welchen die Möglichkeit eines festen, befriedigenden Standes der Beziehungen zu andern Staaten beruhe. Der Anspruch eines jeden Staates, in seinen nothwendigen und unentbehrlichen Verbindungen mit andern nicht behindert oder gekränkt zu werden, falle dem Rechtsgebiete anheim, und es unterliege keinem Zweifel, daß es keinem Staate verstattet sein könne, in Folge zufälliger Verhältnisse der geographischen Lage, Dritten die nach den jetzigen Verhältnissen zu den unentbehrlichsten Bedürfnissen zu rechnende Wechselverbindung abzuschneiden. Das Recht zur Erhebung von Durchgangsabgaben könne nur aus der Benutzung der dafür dargebotenen Gegenleistungen hergeleitet werden; eben deshalb müsse eine solche Abgabe, falls sie überhaupt noch bestehen solle, mit dieser Gegenleistung in einem angemessenen Verhältnisse stehen.

Eine ganz verschiedene Auffassung findet sich in der von der preußischen Regierung abgegebenen Erklärung. Der Grund, weshalb rücksichtlich der Handels- und Verkehrsverhältnisse unter den deutschen Bundesstaaten bisher nichts Gemeinsames zu Stande gekommen, liege theils in der Natur des Gegenstandes, theils in der besonderen Stellung der Bundesversammlung. Während die anderweitigen, ihr zur Berathung unterstellten Stoffe nur für den Bund als solchen existirten, habe man es hier mit besondern Einrichtungen und Gesetzgebungen der einzelnen Staaten zu thun, über welche vermöge der Selbstständigkeit und Unabhängigkeit aller Bundesglieder von einander nur im Wege freier Vereinbarung gemeinsame Beschlüsse gefaßt und ins Werk gerichtet werden könnten. Wolle die Bundesversammlung sich überhaupt mit

Digitized by Google

diesem Gegenstande befassen, so könne ihre Thätigkeit eine zweifache sein. Entweder könne sie vom allgemeinen Standpunkte aus den Beschwerden über Verkehrsbeschränkungen abzuhelfen und eine Ausgleichung der collidirenden Interessen herbeizuführen suchen, oder sie könne den Versuch machen, unmittelbar in ihrem Schooße eine Vereinigung über gemeinschaftliche Maaßregeln zu Stande zu bringen. Im letzteren Falle verwandle sie sich in einen Verein von Bevollmächtigten, deren jeder das Privatinteresse seines Staates zu vertreten habe. Vielleicht würde dieser Weg einzuschlagen sein, wenn die Sache einfacher Natur wäre; allein diese Voraussetzung treffe hier durchaus nicht zu. Daß die Bundestagsgesandten solche Verhandlungen nicht führen könnten, werde allgemein zugegeben werden, da ihnen die nöthige Kenntniß dazu abgehe; aber auch Specialbevollmächtigte würden bald finden, daß das eigentlich Praktische auf das Verhältniß einzelner Staaten zu einander sich reducire, und daß daher eine Vereinbarung am zweckmäßigsten durch Unterhandlungen zwischen diesen vermittelt werde. Denn noch folge in dieser Beziehung die Entwickelung und Ausbildung der Verhältnisse zwischen den deutschen Staaten nur dem Andrange eines wirklichen Bedürfnisses, wie solches gerade empfunden und anerkannt werde. Hannovers jetziger Antrag aber stehe im Widerspruche mit sich selbst und mit seinen frühern Erklärungen, da sich über Herstellung eines freien Verkehrs in keiner Art verhandeln lasse, ohne in das System der indirekten Zölle und Abgaben der einzelnen Staaten einzugehen, weshalb auch die Erfüllung des Art. 19 auf den Weg der Separatübereinkünfte zu verweisen sei.

Die preußische Erklärung geht sodann zu einer Erörterung der Ursachen des Gelingens oder Mißlingens der bisherigen Versuche über, durch Stiftung von Handelsvereinen

Digitized by Google

den Bedürfnissen des Gewerbfleißes und Verkehrs zu entsprechen. Sie stellt zuvörderst den Grundsatz auf, daß, wo bei der Erhebung der indirekten Abgaben, sowohl hinsichtlich der Gegenstände und der Zollsätze, als der Erhebungsart eine wesentliche Verschiedenheit obwalte, ein freier Verkehr nicht stattfinden könne. Während von denjenigen Staaten, welche ihre innere Gesetzgebung in diesen Beziehungen in möglichste Uebereinstimmung zu bringen sich bemüht hätten, glückliche Erfolge erzielt seien, habe sich die entgegengesetzte Wirkung bei denen gezeigt, welche durch eine bloß äußere Vereinigung der Erhaltung der bestehenden Verschiedenheiten gleichsam eine Garantie zu geben versuchten. Freilich seien nun durch Ausführung der Verträge der ersteren Art nachtheilige Störungen und Hemmungen entstanden; allein dürfe man unter solchen Umständen von jenen Staaten verlangen, daß sie ihr Vorhaben aufgeben sollten, oder müsse man nicht vielmehr von den übrigen erwarten, daß sie Bedacht nehmen würden, die Einrichtung ihres Zollwesens auf ähnliche bewährte Grundsätze zurückzuführen? Dies sei jedoch keineswegs so zu verstehen, als ob irgend einem Staate eine seinen natürlichen Verhältnissen widerstrebende Gesetzgebung aufgedrungen werden solle. Als Preußen Hand angelegt habe, seine Zollgesetzgebung von Grund aus umzubilden, und ein für die ganze Monarchie passendes Zollsystem aufzustellen, sei es in ähnlicher Lage gewesen, wie gegenwärtig andere deutsche Staaten, die den Wunsch hegten, sich über ein gemeinschaftliches Zollsystem zu vereinigen. Ein Gleiches habe in Baiern und Würtemberg stattgefunden, wo man im Wesentlichen auf dasselbe Resultat wie in Preußen hinausgekommen sei. Darin liege denn auch der Grund, daß sich beide Vereine so bald über einen umfassenden Handelsvertrag hätten verständigen können.

Digitized by Google

Alsdann werden die Prinzipien, worauf die Zollgesetzgebungen dieser Vereine beruhen, weiter entwickelt und gegen einige Einwände vertheidigt. Beide Systeme, fährt die Erklärung fort, seien um so mehr geeignet, sich weiter auszudehnen, weil kein besonderes staatswirthschaftliches Interesse in ihnen vorwalte, vielmehr das Hauptaugenmerk auf ein Zusammenbestehen und Ineinanderwirken von Produktion, Industrie und Handel gerichtet sei. Dagegen würden nach Ansicht der preußischen Regierung Unterhandlungen, die sich auf den Durchgang von Waaren beschränkten, ihren Zweck nicht erreichen, weil, vermöge des genauen Zusammenhanges dieses Verhältnisses mit allen übrigen Einrichtungen, einer desfallsigen Vereinigung fast dieselben Schwierigkeiten sich entgegenstellten, welche im Falle eines engeren Anschlusses zu überwinden seien, ohne daß die Vortheile eines solchen dadurch zu erreichen wären. Solle aber die Erleichterung des Transithandels durch Verbesserung der Wege geschehen, so seien die Zollvereinsstaaten Hannover zuvorgekommen, wie denn namentlich Preußen innerhalb 12 Jahren 700 Meilen neue Chausseen gebaut habe. Gänzlich unstatthaft müsse jedoch die Berufung auf den Zustand zur Zeit des Reiches erscheinen, wo der Handel durch Landesherren, Communen, Corporationen und selbst Privatpersonen mit einer Menge von Binnenzöllen belastet gewesen sei, die er in seiner jetzigen Entwickelung nicht würde ertragen können. Und eben weil solche Zölle damals als erworbene Gerechtsame angesehen wurden, habe man um so weniger Mittel gehabt, sich derselben zu entledigen, während jetzt die bessere Erkenntniß und das eigene Interesse einen viel stärkeren Schutz gegen übermäßige Belastung gewähren müsse. Wenn aber einerseits die Anwendung der in Betreff der Flußschifffahrt getroffenen Verabredungen auf den Landhandel schon an und für sich nicht

Digitized by Google

passend sei, indem der Strom eine von der Natur selbst verliehene und deshalb allen Uferländern zu einer möglichst gleichmäßigen Benutzung freistehende Straße bilde, während bei den nach Willkür, Convenienz und Interesse angelegten Landstraßen durchaus kein innerer Grund für Ausnahmsgesetze rücksichtlich der Durchfuhr fremder Waaren aufgefunden werden könne, so sei andererseits durch die Wiener Congreßakte die Zollgerechtsame nicht aufgehoben, sondern nur eine Erhöhung der bestehenden Zölle untersagt. Allein auch abgesehen von den vielen und erheblichen rechtlichen Bedenken, die gegen die Anträge Hannovers erhoben werden könnten, würden ihrer praktischen Ausführung fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen; und selbst angenommen, alle diese Schwierigkeiten sollten überwunden werden, was würde das Resultat sein? Der Eingang von einem Lande ins andere bliebe gesperrt, keine Zollschranke würde fallen, vielmehr würde ihre Zahl sich verdoppeln und verdreifachen. Es bleibe also in der That nichts Anderes übrig, als durch Separatübereinkünfte eine Vereinigung über ein gemeinschaftliches Zollsystem zu Stande zu bringen.

Auf die preußische Erklärung folgte noch eine andere von Seiten Hamburgs. Es lasse sich keinenfalls in Abrede stellen, daß der 19te Art. der Bundesakte zu gemeinsamen Berathungen über die Handels- und Verkehrsverhältnisse in Deutschland auffordere. Offenbar aber sei der Sinn dieses Artikels, eine unbestrittene Autonomie mit föderativen Ansprüchen auszusöhnen, und eben deshalb könne unmöglich die Erhebung willkürlicher Durchgangszölle als ein Hoheitsrecht einzelner Bundesstaaten betrachtet werden, zumal da es, abgesehen vom Wegegelde, solchen Zöllen mit wenigen Ausnahmen an jeder rechtlichen Begründung fehle. Um so gerechtere Ansprüche dürfe der Landhandel auf Herstellung des

Digitized by Google

status quo zur Zeit der Errichtung des Bundes machen. Jeder Staat habe ein Recht auf ungehinderte Handelsverbindung mit allen übrigen Bundesstaaten, und der Bund sei berufen, dies Recht zu schützen. Auch sei der Beweis, daß die Höhe des Durchfuhrzolls in einer nothwendigen Wechselwirkung mit dem Zolltarif stehe, nirgends geführt. Vom Standpunkte der Handelspolitik aus ergebe sich die Nothwendigkeit der gänzlichen Aufhebung aller Durchfuhrzölle; so lange dies Ziel nicht erreicht werden könne, liege in den Kosten der Controle der einzig zulässige Maaßstab für dieselben.

Später ist, soviel bekannt, nur noch einmal der Art. 19 einer gemeinschaftlichen Berathung unterzogen worden, nämlich in Veranlassung eines in den Wiener Ministerialconferenzen vom Jahre 1834 von Hannover gestellten Antrags, die Herstellung eines zusagenden, jegliches Mißtrauen entfernenden Rechtszustandes hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse zwischen den deutschen Bundesstaaten betreffend. Es braucht jedoch kaum noch bemerkt zu werden, daß alle diese Anträge gänzlich erfolglos blieben, so lebhaft sie auch von mehreren Seiten aufgenommen und unterstützt wurden.

32. Schlußbemerkungen.

Ehe Ihre Commission diesen Theil des Berichtes schließt, kann sie es sich nicht versagen, ganz allgemein und in wenigen Worten auf die Hauptursachen hinzudeuten, denen das gänzliche Fehlschlagen aller Bemühungen, durch das Organ der Bundesversammlung eine Einigung der deutschen Handels- und Gewerbsinteressen zu Stande zu bringen, beizumessen sein dürfte. Sie lagen, wie ihr scheint, weniger in dem Mangel an gutem Willen bei denjenigen Regierungen, welche vermöge ihres überwiegenden Einflusses als die Leiter der deut-

Digitized by Google

schen Angelegenheiten betrachtet werden mußten; noch weniger in der Eifersucht der kleineren Staaten, jenen gegenüber auch in der hier fraglichen Rücksicht eine absolute Selbstständigkeit zu behaupten, welche doch nur auf Kosten der Wohlfahrt ihrer eigenen Bürger hätte gewahrt werden können; sie lagen vielmehr hauptsächlich in dem Organismus der Bundesversammlung, wie derselbe von vorn herein gestaltet war, und wie er, als nothwendige Folge der Richtung, welche bald darauf die innere Politik der Regierungen, besonders in den größeren Staaten, annahm, nach und nach sich entwickelte und ausbildete.

Es läßt sich daher auch gar nicht leugnen, daß die preußische Regierung vollkommen Recht hatte, wenn sie in ihrer, den Hauptmomenten nach oben mitgetheilten Erklärung auf die hannoverschen Anträge vom Jahre 1832 die Meinung aussprach, der Bundestag sei keineswegs das geeignete Organ, Deutschland zu einer commerciellen Einigung hinzuführen. — Eine ganz andere Frage ist freilich die, ob sie ebenso Recht hatte, wenn sie daraus den Schluß zog, oder wenn sie doch zugleich die Ansicht zu begründen suchte, die betreffende Angelegenheit müsse den einzelnen Staaten überlassen bleiben, und nur durch Unterhandlungen zwischen diesen könne ein günstiges Resultat erzielt werden? Ihre Commission glaubt diese Frage eben so wenig bejahen zu dürfen, als sie die Wirkungen einer, wenn auch nur theilweisen Einigung zu verkennen oder gering anzuschlagen geneigt ist.

Folgt denn aber aus jener ersteren Behauptung, daß der Bundestag das Organ für die Herstellung einer commerciellen Einheit Deutschlands überhaupt und unter allen Umständen nicht sein **könnte**? folgt daraus also, daß die hannoversche Regierung vollständig im Irrthume war, wenn sie, im Gegensatze zu der preußischen, die Meinung äußerte, die Bundes-

Digitized by Google

verſammlung bilde den einzig richtigen Mittelpunkt, um derartige Angelegenheiten mit Erfolg in Berathung zu ziehen und damit zum Ziele zu gelangen? So viel ſteht vor allen Dingen feſt, daß ihre Berufung dazu mit klaren, unauslöſchlichen Worten in der Bundesakte ſelbſt enthalten iſt. Auch braucht wohl kaum noch daran erinnert zu werden, daß die meiſten, ja daß alle Regierungen es wiederholt ausgeſprochen und anerkannt haben: das deutſche Volk habe ein unwiderrufliches Recht auf die Erfüllung der ihm in dieſer Beziehung gegebenen feierlichen Zuſagen und Verſprechungen. Handelt es ſich aber um die Befähigung des Bundestages, das Organ der deutſchen Handels- und Gewerbsintereſſen zu werden, ſo ſetzt dieſe zwar allerdings einen weſentlichen und bedeutenden Fortſchritt in ſeiner innern Verfaſſung, in ſeinem ganzen Organismus voraus. Allein kann und darf darin ein zureichender Grund für ihn liegen, den Mahnungen einzelner Glieder ſowohl als des geſammten Volkes ſein Ohr zu verſchließen, und, unbekümmert um die vielfachen, großen Nachtheile und Gefahren, welche die innere Zerriſſenheit des Vaterlandes für den Einzelnen wie für die Geſammtheit nothwendig zu Wege bringen mußte, ſich fort und fort damit zu beruhigen, daß geſchehen ſei, was unter den beſtehenden Verhältniſſen geſchehen konnte? Oder ſollte eine Fortentwickelung der Bundesverfaſſung nicht zweck- und zeitgemäß ſein, — ſollte ſie den Bedürfniſſen, den Fähigkeiten, der Bildungsſtufe des deutſchen Volkes noch immer nicht entſprechen? Und wie ſteht es endlich mit den übrigen Verheißungen, die vor mehr als dreißig Jahren bei Conſtituirung des Bundes der Nation gewährleiſtet wurden, die aber gleichfalls noch immer zu der Zahl ihrer frommen Wünſche gehören? Es würde ſich leicht nachweiſen laſſen, daß es ganz dieſelben Urſachen ſind, an denen ihre Erfüllung bisher ſcheiterte, und daß das vorgeſteckte

Digitized by Google

Ziel wiederum nur unter derselben Voraussetzung erreicht werden kann. Diese Voraussetznng aber ist keine andere als die, daß der deutsche Bundestag nicht ferner ein bloßer Regierungstag bleibe, sondern ebenmäßig ein Volkstag werde, ein Organ, worin die Gesammt-Interessen der deutschen Nation durch die Nation selbst ihre Vertretung finden.

Ist damit zu gleicher Zeit das Ziel bezeichnet worden, wonach das Streben und die Wünsche der deutschen Nation in politischer Hinsicht gerichtet sind, so darf wohl am Schlusse dieses Abschnittes an die Bemerkungen wieder erinnert werden, womit Ihre Commission denselben einleitete: daß die Geschichte der deutschen Handelspolitik mit der allgemeinen politischen Geschichte unsers Vaterlandes Hand in Hand gehe, und daß der Tag, an welchem das Ziel der nationalen Einigung auf dem einen Gebiet werde erreicht werden, auch auf dem andern dasselbe Ereigniß verkünden werde.

Digitized by Google

III.

Der deutsche Zollverein.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Verträge über die Verhältnisse der Enclaven. (1819 — 1830)

Die Gründung und Erweiterung des deutschen Zollvereins ist die größte Thatsache, welche die Geschichte Deutschlands im Lauf der letzten dreißig Jahre, seit Errichtung des deutschen Bundes, aufzuweisen hat.

Es ist zwar, wie der Zusammenhang es mit sich brachte, der ersten Verständigungen Preußens mit andern Bundesstaaten bereits im zweiten Theil dieses Berichtes gedacht worden. Indessen scheint es Ihrer Commission zweckmäßig, jene Vorgänge, welche dort neben andern ähnlichen Zeitbestrebungen ihre Stelle einnahmen, hier vielmehr in den Vorgrund treten zu lassen, und die Vereinbarungen, durch welche der Zollverein allmälig zu seinem gegenwärtigen Bestand angewachsen ist, in ununterbrochener Reihenfolge darzustellen.

Es galt zunächst, mit denjenigen Regierungen ein Abkommen zu treffen, deren Besitzungen von preußischem Gebiet ganz oder theilweise umschlossen sind. Dies Geschäft konnte nur erst 1830, zwölf Jahre nach dem Erlaß des preußischen Zollgesetzes, ganz beendigt werden. Schwarzburg-Sondershausen (25. October 1819) eröffnet, Oldenburg (für Birkenfeld, 24. Juli 1830) schließt die Reihe.

Unter diesen Verträgen über die Enclaven bemerkt man eine nicht unwesentliche Verschiedenheit.

Digitized by Google

Bei der Mehrzahl derſelben lautet der Eingang in folgender Weiſe: da die Gefälle, welche dem königlich preußiſchen Geſetz vom 26. Mai 1818 gemäß auf den äußeren Grenzen des Staats erhoben werden, auch mehrere in demſelben eingeſchloſſene ſouveräne Beſitzungen deutſcher Bundesſtaaten treffen, der König von Preußen aber geneigt ſei, dasjenige Einkommen, welches ſeinen Caſſen in Folge dieſes beſonderen Verhältniſſes zufließe, den landesherrlichen Caſſen gedachter Staaten für den Fall überweiſen zu laſſen, daß eine gemeinſchaftliche billige Uebereinkunft deshalb getroffen werden könnte, ſo habe die mitcontrahirende Regierung zu ſolcher Uebereinkunft ſich bereit erklärt. Man ſieht, die Hauptſache iſt hier der Antheil an der Zolleinnahme — oder, wenn man will, die Entſchädigung der Regierung für die geringere Steuerfähigkeit ihrer Staatsangehörigen, ſofern dieſe für Gegenſtände ihres Verbrauches mit einer Abgabe zu Gunſten der Zollcaſſe eines andern, des preußiſchen Staates, belaſtet ſind.

Andere Verträge ſtellen, nach dem Vorgang des Vertrags mit Anhalt-Bernburg für das obere Herzogthum (10. October 1823), die gegenſeitige Ueberzeugung obenan: „daß die Hinderniſſe, welche dem freien Verkehr der beiderſeitigen Unterthanen mit einander im Wege ſtehen, ſich nur durch eine Uebereinſtimmung in den Grundſätzen des indirecten Steuerſyſtems gründlich beſeitigen laſſen.“ Hier findet ſich denn auch zum erſtenmal der entſprechende Ausdruck eines „Beitritts zum preußiſchen Steuerverband“. Während Verträge der erſteren Art in allen Fällen einer abweichenden Beſteuerung eine Ausgleichungsabgabe an den Grenzen beſtehen laſſen mußten, boten dagegen die der letzteren Art den Vortheil eines wirklich freien und ungehemmten Verkehrs. Die Anhaltiniſchen Häuſer und Olden-

Digitized by Google

burg (für Birkenfeld), welche auf den letzteren Fuß contrahirt haben, erlangten auch die Zusage, daß die Grundsätze des Zollgesetzes von 1818 ohne besondere Uebereinkunft nicht abgeändert werden sollen.

In allen Verträgen, ohne Ausnahme, ist eine von drei zu drei Jahren festzusetzende Aversalsumme, als Vergütung von preußischer Seite für den auf die Enclave treffenden Steuerantheil, verabredet. Bernburg hat auch einen Antheil an den Durchgangsabgaben erlangt, jedoch mit der ausdrücklichen Bemerkung, daß ein solcher eigentlich nicht in Anspruch genommen werden könne.

In allen diesen Verträgen findet sich ferner die Clausel, daß die Regierung „unbeschadet ihrer landesherrlichen Hoheitsrechte" für die Enclave stipulirt habe. Ueberflüssig war die Clausel um so weniger, da den preußischen Beamten überall eingeräumt wird, die Spur einer Zolldefraudation auf dem Gebiet des andern Bundesstaates zu verfolgen, da zum Theil auch die Grenzwächter von der Regierung des Gebietes zwar besoldet, von Preußen aber ernannt werden sollten. Doch blieb die Visitation, Beschlagnahme und Verhaftung den Landesbehörden, die Cognition den Landesgerichten, die Zollstrafe nach Abzug des Antheils für den Denuncianten dem landesherrlichen Fiscus vorbehalten, und an den Hebestellen sah man die beiderseitigen Wappen.

Wie groß auch die Erleichterung für die Bewohner der Enclaven sein mochte, im Vergleich mit dem so eben vorhergegangenen, unleidlichen Zustand, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß die meisten der Betheiligten sich zum Anschluß der Enclaven meldeten „der Noth gehorchend, nicht dem eignen Trieb." Einige sprachen es deutlich genug aus, daß sie von zweien Uebeln das geringere gewählt. Der Herzog von Anhalt-Dessau sagt in dem Publicandum vom

Digitized by Google

30. Auguſt 1828: je weniger er unter andern Umſtänden ſich würde haben entſchließen können, Verbrauchsſteuern von ſolcher Höhe in ſeinem Lande einzuführen, deſto mehr ſei er bemüht geweſen, die neue Laſt und die Opfer, welche dadurch nicht ſeinen getreuen Unterthanen allein erwachſen, durch gewiſſe Vorbehalte und neue Einrichtungen nach Möglichkeit zu verringern. Er fügt hinzu, derjenige Theil ſeiner Unterthanen, welcher durch Herſtellung des völlig freien Verkehrs mit Preußen gewinne, möge nicht vergeſſen, daß die vertragsmäßige Erwerbung deſſelben nur auf Koſten des der Zahl nach größeren Theiles der Unterthanen möglich geweſen. Er ſagt endlich geradezu, er würde die Gewerbtreibenden von den neuen Unbequemlichkeiten gern entbunden haben, wenn es mit dem Intereſſe ſeines Kammerhaushaltes verträglich geweſen wäre. Nicht minder unumwunden verſichert der Herzog von Anhalt-Köthen (1. September 1828), daß er kein Opfer und kein Hinderniß geſcheuet habe, um die Selbſtſtändigkeit und Unabhängigkeit ſeiner geliebten Unterthanen von einem auswärtigen Beſteuerungsſyſtem zu behaupten und zu ſchützen, und daß nicht ſein perſönlicher Vortheil, ſondern nur höhere Rückſichten friedlicher Eintracht und ſonſtige unabwendbare Umſtände ihn vermocht haben, jenes Steuerſyſtem einzuführen. Dieſe unverhüllte Sprache des Widerſtrebens, überhaupt die ganze Phyſiognomie der Sache, mußte nicht wenig dazu beitragen, eine Abneigung gegen das preußiſche Syſtem und ernſtliche Beſorgniſſe, zumal bei den kleineren Staaten Deutſchlands, zu nähren.

Unbefangener kann man jetzt auf jene Verhältniſſe zurückblicken. Niemand wird wünſchen, und die Bewohner jener anfangs ſo geängſteten Enclaven ſelbſt werden es am wenigſten wünſchen, daß die Ausbildung des preußiſchen Syſtems durch die Bedenklichkeiten, über welche es hinwegſchritt, an

Digitized by Google

der Schwelle sich hätte zurückhalten lassen. Vielmehr, wenn der Knoten nicht zu lösen war, so wird man im Interesse des Ganzen aufrichtig vorziehen, daß er zerhauen worden. Nicht die kleinen Staaten allein hatten sich zu beklagen; auch für Preußen ward durch die bunte Untermischung des fremden, durch die zerstückelte Lage des eignen Gebietes manche Unzuträglichkeit bereitet. Aber fragen läßt sich noch immer, ob von einem Bunde, der unter selbständigen Staaten sehr verschiedener Macht einen Rechtszustand verhieß, ob von dem deutschen Bunde zu erwarten stand, daß er die mindermächtigen Genossen um ihren Frieden mit dem mächtigen Nachbar vereinzelt, Einen nach dem Andern, sich würde bemühen lassen. Und leugnen läßt sich nicht, das Beispiel kraftlosen Widerstrebens, erschöpfter Hingebung, dem gebietenden Willen eines einzelnen Bundesstaates gegenüber, wäre unserm Vaterland erspart, wenn die Erwartungen der Nation nicht getäuscht worden, wenn man den 19ten Artikel der Bundesakte hätte zur Wahrheit werden lassen.

2. Vertrag mit dem Großherzogthum Hessen. (1828)

Einen ganz anderen Charakter trägt die Vereinbarung mit Hessen-Darmstadt. Im Finanzgesetz vom 12. Juni 1827 beim Schluß des Landtages, war vorgesehen, daß im Lauf der Finanzperiode in den indirekten Abgaben solche Aenderungen eintreten könnten, wie sie durch Zoll- und Handelsverträge nothwendig werden möchten. Das Publicum war einer Einigung mit den süddeutschen Staaten gewärtig. Die darmstädtische Regierung hatte seit Jahren dies Ziel unverdrossen im Auge gehalten; mit welchem Erfolg, darüber ist oben, im zweiten Abschnitt, berichtet. Indessen war bereits im März 1826 in Berlin vertraulich angefragt worden, ob Preußen geneigt sei, mit Darmstadt über Begünstigung des

Digitized by Google

gegenseitigen Verkehrs in Unterhandlungen zu treten, oder ob in dem Fall, daß Darmstadt mit Baiern und Würtemberg sich einige, Preußen Bedenken tragen werde, diesem Verein durch einen Handelsvertrag sich zu nähern? Die Antwort war nicht ablehnend, aber unbestimmt, wie die Natur der Frage es mit sich brachte. Im Anfang Septembers eröffnete die darmstädtische Regierung der preußischen: sie halte zwar ein völliges Anschließen an das preußische System einstweilen noch für unthunlich; jedoch werde dies vielleicht nicht hindern, über gewisse gegenseitige Zollerleichterungen in Unterhandlung zu treten; man wünsche zu wissen, ob ein für diesen Zweck nach Berlin zu sendender Abgeordneter wohlwollende Aufnahme erwarten dürfe. Die Antwort war bejahend; hinzugefügt ward: auch preußischer Seits besorge man wohl, daß die Schwierigkeiten einer vollständigen Verschmelzung der beiden Systeme unbesiegbar sein möchten.

Im Januar 1828 erschien der Abgeordnete in Berlin; am 14. Februar war die Verschmelzung der beiden Systeme unterzeichnet. So schnell hatte sich gezeigt, daß die von Darmstadt angetragene Basis zu keinem Ergebniß führen würde, während sie doch Nichts zu enthalten schien, was eine vollständigere Vereinbarlichkeit der beiderseitigen Interessen ausschloß. Eine Eingabe des Mainzer Handelsstandes hatte gewünscht, daß ein ausgedehnterer Absatz hessischer Rheinweine, etwa durch Zollbegünstigung preußischer Fabricate, herbeigeführt werden möge. In diesem Sinn bot Darmstadt dieselbe Erleichterung (Herabsetzung des Eingangszolles auf $\frac{1}{10}$) für die rheinpreußische Industrie, die es seinerseits für darmstädtische Landeserzeugnisse in Anspruch nahm. Preußen bedurfte der angebotenen Erleichterung nicht; es fand den Absatz durch den bestehenden darmstädtischen Zoll nicht belästigt; es war nicht geneigt, eine überflüssige Gunst durch

Digitized by Google

Concessionen seinerseits zu erkaufen. Auf der andern Seite hatte Darmstadt offenbar keine Bedenken in industrieller Hinsicht, die es hätten abhalten können, einen Schritt weiter zu gehen. Möglich, daß nun der finanzielle Gesichtspunkt, die Aussicht auf einen höheren Zollertrag, den Ausschlag gegeben. Es wird behauptet (wenn auch in den publicirten 27 Artikeln des Vertrages sich Nichts darüber findet), daß Preußen eine jährliche Zolleinnahme von 400,000 Gulden als Minimum garantirt habe. Genug, Hessen-Darmstadt trat der preußischen Zollgesetzgebung bei.

Die ganze Verhandlung ließ erwarten, daß der Vertrag des Gepräges einer freiwilligen Vereinigung selbständiger Staaten nicht entbehren werde.

Demgemäß bleibt die Zollverwaltung im Großherzogthume der großherzoglichen Regierung überlassen, wird jedoch gleichförmig mit der preußischen organisirt. Beiderseitige Commissarien werden die erforderlichen Gesetze, organische Verfügungen, Instructionen u. s. w. ausarbeiten. Abänderungen des Zolltarifs oder anderer das Zollwesen betreffender Bestimmungen, sollen nur in gegenseitigem Einvernehmen beider Regierungen verfügt, und von jeder derselben ihrerseits verkündigt werden. Handelsverträge zwischen Preußen und andern Staaten, welche die Interessen des Großherzogthums und der westlichen preußischen Provinzen berühren, sollen unter Mitwirkung und Zustimmung der großherzoglichen Regierung abgeschlossen werden, und in ihren Folgen den Unterthanen der letzteren dieselben Vortheile wie den königlich preußischen gewähren. Den großherzoglichen Unterthanen sollen die preußischen Seehäfen gegen völlig gleiche Abgaben offen stehen, die preußischen Consuln in auswärtigen Seehäfen sollen ihnen Schutz und Unterstützung gewähren. Der Befugniß der Unterthanen des einen Staats, in dem andern Arbeit und Er-

Digitized by Google

werb zu suchen, soll möglichst freier Spielraum gegeben, Fabricanten und Händler, die zum Ankauf von Waaren, Handlungsreisende, die nur mit Mustern reisen und im Inland die Berechtigung erworben haben, sollen im andern Staat mit keiner weitern Abgabe deshalb belegt werden. Jede der beiden Regierungen bezieht in dem ganzen Umfang ihres Gebietes nach wie vor für eigene Rechnung die Consumtions- und indirekten Abgaben. Der Ertrag wird jährlich zwischen beiden Regierungen getheilt, nach dem Verhältniß der Seelenzahl in den großherz. hessischen Landen einerseits und andererseits in den westlichen preußischen Landen (da die östlichen Provinzen noch eine etwas verschiedene Zollgesetzgebung haben). Die Bevölkerung der in den „westlichen Zollverband" aufgenommenen oder noch aufzunehmenden Lande anderer Bundesstaaten wird der preußischen hinzugerechnet; die Entschädigung trägt Preußen für eigne Rechnung. Uebersichten der Bevölkerung werden von drei zu drei Jahren gegenseitig mitgetheilt. Aus den Gefällen werden die Verwaltungskosten bestritten (mit Ausnahme der Baulichkeiten); das bei der Abrechnung sich herausstellende Guthaben wird unverzüglich baar berichtigt. Zollstrafen und Confiscate sind kein Objekt der gemeinschaftlichen Abtheilung. Das Begnadigungs- und Strafverwandlungsrecht wird von Jedem der Contrahenten in seinem Gebiet ausgeübt, auf Verlangen werden periodische Uebersichten der Strafnachlässe gegenseitig mitgetheilt. In Darmstadt wird eine Zolldirektion gebildet, bestehend aus einem Direktor und zwei Räthen; Einen der Räthe ernennt Preußen, Darmstadt dagegen einen Rath zur Steuerdirektion in Köln. Zwischen dem preußischen Rath in Darmstadt und dem Direktor in Köln, ebenso zwischen dem darmstädtischen Rath in Köln und dem Direktor in Darmstadt wird eine Correspondenz geführt — ohne jedoch hiedurch eine dieser Di-

Digitized by Google

rektionen von der anderen abhängig zu machen. Preußen ist berechtigt, jedem großherz. hessischen Hauptzollamt einen Controleur beizuordnen; Darmstadt hat dieselbe Befugniß bei den preußischen. Jede Regierung haftet für die Diensttreue ihrer Beamten. Von jedem der contrahirenden Theile werden Bevollmächtigte aus den beiderseitigen Finanz-Ministerien ernannt, welche jährlich einmal persönlich zusammenkommen, um die Theilung zu bewirken, die Abrechnung zu vollziehen, und Anstände in der Verwaltung zur Erledigung zu bringen. Der Vertrag soll spätestens vom 1. Juli 1828 an zur Vollziehung kommen, und bis zum letzten December 1834 dauern. Sollte alsdann ein Theil aus der Vereinigung treten wollen, so ist einjährige vorherige Kündigung erforderlich; unterbleibt diese, so wird angenommen, daß der Vertrag stillschweigend auf anderweite sechs Jahre verlängert worden.

Wenn der erste Artikel dieses Vertrages den Beitritt Hessen-Darmstadts zu der dermalen bestehenden preußischen Gesetzgebung über die Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben aussprach, so blieb noch immer eine Verschiedenheit der inneren Besteuerung, welche beim Uebergang gewisser Waaren von dem einen in den andern Staat eine Ausgleichungsabgabe nothwendig machte. Indessen war der Verkehr im Vergleich mit dem früheren Zustande, ungeachtet dieser Ausnahmszahlungen, und ungeachtet des in allen späteren Verträgen wiederholten Verbotes der Einfuhr von Salz und Spielkarten in Preußen, ein wesentlich freier zu nennen.

3. Vorbereitender Vertrag mit Baiern und Würtemberg. (1829.)

Der Gedanke, den Darmstadt, durch seine geographische Lage veranlaßt, schon in seiner ersten Anfrage in Berlin angeregt hatte, der Gedanke einer Annäherung zwischen Preus-

Digitized by Google

sen und dem bairisch-würtembergischen Verein, konnte nun, nach Darmstadt's Anschluß, verwirklicht werden. Der vaterländische Sinn und die geprüfte Einsicht des Freiherrn von Cotta, das Vertrauen, das beide süddeutschen Kronen ihm widmeten, eigneten ihn vorzugsweise, diese Angelegenheit in München und Stuttgart zu empfehlen, in Berlin an's Ziel zu führen.

Es war kein eigentlicher Zollvertrag, sondern vielmehr ein Handelsvertrag, den Preußen und Darmstadt auf der einen, Baiern und Würtemberg auf der andern Seite am 27. Mai 1829 abschlossen. Der Grundsatz einer zollfreien Einfuhr der inländischen Natur-, Gewerb- und Kunsterzeugnisse des einen Zollverbandes in den andern, der im ersten Artikel ausgesprochen war, erlitt viele und bedeutende, theils dauernde, theils vorübergehende Ausnahmen im zweiten. Wichtiger aber als die einzelnen Zugeständnisse, die, ohne Zollgemeinschaft zu begründen, zum Theil aus dem darmstädtischen Vertrag entlehnt waren, war die im 7ten Artikel ausgesprochene Verbindlichkeit der Contrahenten, auf alle Weise dahin zu wirken, daß ihre ohnehin schon auf derselben Grundlage beruhenden Zollsysteme, insbesondere die Eingangszollsätze, die Stellung und Fassung des Tarifs, nicht minder die Verwaltungsformen mehr und mehr in Einstimmung gebracht werden — ebenso, daß ein gleiches Münz-, Maaß- und Gewichtssystem in Anwendung komme; endlich sollen Bevollmächtigte beider Theile jährlich einmal in einer der Residenzen die Mittel zur Befestigung und Erweiterung dieses Vertrages berathen, dessen Dauer vorläufig auf 12 Jahre festgesetzt ward.

Im Februar 1833 stellte der Abgeordnete Kertel in der darmstädtischen zweiten Kammer den Antrag, die Regierung um Aufhebung des so eben erwähnten Vertrages zu bitten, falls nicht der völlige Anschluß von Baiern und Würtemberg

Digitized by Google

zu erwarten sei. Zur Motivirung ward angeführt, diese beiden Staaten hätten (abgesehen von der Weinausfuhr) denselben Vortheil von ihrem Handelsvertrag, wie Darmstadt von seinem Zollanschluß; auch sei für Darmstadt kein finanzieller Gewinn mit dem erwähnten Verhältniß verbunden. Als diese Bemerkungen vorgebracht wurden, war die Unterhandlung über den Zollanschluß der süddeutschen Kronen bereits im Gange.

4. Uebertritt Kurhessens (1831) vom mitteldeutschen Verein zum preußischen Zollverband.

Zuvor aber sollte Deutschland noch überrascht werden durch den Anschluß von Kurhessen (25. August 1831). Dies Ereigniß war für Preußen von der größten und erfreulichsten Bedeutung. Wenn das Großherzogthum Hessen durch seine Lage zwischen dem Norden und Süden Deutschlands eine Brücke baute, so verband Kurhessen die beiden getrennten Hälften (die östliche und westliche) des preußischen Zollverbandes.

Zu beklagen waren nur die Verhältnisse, unter welchen Kurhessen den Entschluß faßte. Kurhessen hatte am 24. September 1828 mit vierzehn anderen Bundesstaaten den sogenannten mitteldeutschen Verein geschlossen, dessen Dauer bis zum 31. December 1834 bestimmt war, und dessen Grundvertrag im vierten Artikel besagt: „die genannten Staaten verpflichten sich, einseitig, das heißt, ohne ausdrückliche Beistimmung des ganzen Vereins, mit keinem auswärtigen, in dem Vereine nicht begriffenen Staate in einen Zoll- oder Mauth-Verein zu treten." Kurhessen suchte seinen Rücktritt durch Gründe zu rechtfertigen; indessen traten sechs Regierungen, Genossen des mitteldeutschen Vereins, beim Bunde klagend auf. Nach vielfach verzögerten Erklärungen, Frist-

Digitized by Google

verlängerungen und vergeblichen Vermittelungsverſuchen ward die kurheſſiſche Regierung aufgefordert, bis zum 14. Februar 1833 zur Bildung einer Austrägalinſtanz drei Bundesglieder vorzuſchlagen, aus welchen die klagenden Staaten eins zu wählen hätten. Der Vorſchlag geſchah nicht, und ſo benannte die Bundesverſammlung ſelbſt verfaſſungsgemäß drei Bundesglieder, aus deren Zahl die klagenden Staaten ſofort Oeſterreich als dasjenige bezeichneten, deſſen oberſte Juſtizſtelle in Wien als Austrägalinſtanz zu betrachten ſein werde. Nach wiederholten Zögerungen ward in der 24ſten Sitzung des Jahrs 1833 die Verſendung der Akten nach Wien beſchloſſen, unter dem Widerſpruch Kurheſſens, welches gegen das austrägalgerichtliche Verfahren, als unanwendbar auf den vorliegenden Fall, ſich ausdrücklich verwahrte. In der 30ſten Sitzung von 1833 ward durch die öſterreichiſche Bundestagsgeſandtſchaft die Anzeige gemacht, daß die Akten dem erwählten Austrägalgericht übergeben ſeien. Ueber den weitern Gang der Sache iſt von Frankfurt aus Nichts zur öffentlichen Kunde gelangt. Wohl aber knüpft ſich an dieſe Angelegenheit der Antrag Hannovers, das an der Spitze der klagenden Staaten ſtand, auf die Erfüllung des 19ten Artikels der Bundesakte, in dem Sinn wenigſtens gemeinſamer Grundſätze über die Durchfuhr. Die Geſchichte dieſer Bemühungen iſt im obigen zweiten Abſchnitt bis zu den Wiener Conferenzen von 1834 verfolgt worden, wo ihre Spur dem unbewaffneten Auge entſchwindet.

Die ſchwerſte materielle Verletzung, welche den früheren Genoſſen aus dem Verfahren Kurheſſens entſprang, war die Auflage eines Tranſitzolles von 12 gGr. bei der Durchfuhr der Waaren auf einer noch ſo kurzen Strecke des kurheſſiſchen Gebietes. Der Verkehr der nördlichen Küſtenſtaaten mit Frankfurt ſowohl als nach Sachſen hin, war dadurch auf un-

Digitized by Google

leidliche Weise erschwert. Nur erst im Juli 1833 erfuhr man, daß auf der Straße nach Frankfurt und Baiern der Transit im kurhessischen Gebiet bedeutend ermäßigt worden, während er auf der Straße nach Sachsen festgehalten ward, und auch auf dem erstgenannten Verbindungswege an die Stelle der höheren Abgabe der lästige, zeit- und kostspielige Zwang des Abladens und Untersuchens der Waaren trat. Faktisch erledigt ist diese Sache in Verbindung mit den Anschlußverhandlungen der süddeutschen Staaten, und zwar, den öffentlichen Blättern zufolge, in der Weise, daß Baiern sich weigerte, den aus Kurhessen endlich entfernten hohen Transitzoll, im Interesse der Zollcasse des erweiterten Vereins, aber gegen das Interesse des deutschen Verkehrs, auf sein eigenes Gebiet zu verpflanzen.

5. Aussicht auf Erweiterung des preußischen Zollverbandes.

Der Vertrag mit Kurhessen (25. August 1831) hatte die Erweiterung des Vereins in Aussicht gestellt. Die kurfürstlich hessische Regierung erklärt es ihren eigenen Absichten und Wünschen entsprechend, daß mit anderen deutschen Staaten Zoll-Vereinigungs-Verträge auf der Grundlage des gegenwärtigen Vertrags abgeschlossen werden, und wird zu Verträgen dieser Art, vorausgesetzt, daß den ferner beitretenden Staaten keine größeren Vortheile eingeräumt werden, als die hohen contrahirenden Theile sich durch gegenwärtigen Vertrag gegenseitig zugestanden haben, gern ihre Zustimmung geben. „Auch ertheilt dieselbe im Voraus ihre Einwilligung zu Zoll- und Handelsverträgen mit Staaten, welche Kurhessen nicht angränzen, unter der Voraussetzung, daß hiebei die Interessen Kurhessens zugleich mit wahrgenommen werden, und die durch dergleichen Verträge erlangten Vortheile

Digitized by Google

mit auf dieſen Staat übergehen." Die Faſſung dieſes (des 8ten) Artikels zeigt offenbar, daß die diplomatiſche Vertretung des Vereins dem preußiſchen Cabinet vorbehalten blieb. Nach welcher Seite hin übrigens die Erweiterung erwartet werde, darüber war kein Zweifel. Die kurheſſiſchen Stände hatten unter der Vorausſetzung des Beitritts von Baiern und Würtemberg zugeſtimmt. Als dieſer, und dazu noch der Beitritt Sachſens und des thüringiſchen Vereins den kurheſſiſchen Ständen angezeigt ward, begrüßten ſie in einer Adreſſe vom 24. Juni 1833 dieſen „großen, höchſt erfreulichen Schritt zu dem von allen Völkern Deutſchlands heiß erſehnten Ziel allgemeiner deutſcher Handelsfreiheit." Um dieſelbe Zeit begann die öffentliche Stimme (weniger vielleicht im klaren und geſicherten Bewußtſein des Beſitzes, als in einer dem Ziel voraneilenden, doch nicht unlöblichen Ungeduld) den Namen des preußiſchen mit dem des deutſchen Zollvereins zu vertauſchen.

6. Beitritt von Baiern und Würtemberg (1833). Bedenken der würtembergiſchen Kammer.

Es war in der That ein überaus wichtiger, entſcheidender Schritt, und es iſt ſehr der Mühe werth, die einzelnen Vorgänge, ſoweit ſie zur Kunde gekommen ſind, zu verzeichnen.

Die Verhandlungen mit Baiern und Würtemberg waren von außerordentlich langer Dauer. Im Auguſt 1832 fand man für nöthig, durch einen amtlichen Artikel in einem Stuttgarter Blatt das Publikum zu beruhigen: die Verhandlungen ſeien durchaus nicht abgebrochen, ſondern die Commiſſarien nur zurückgekehrt, um perſönlich neue Inſtructionen einzuholen. Im Februar 1833 erfuhr man, daß der bairiſche Finanzminiſter, Herr v. Mieg, ſelbſt nach Berlin abgegangen ſei. Nachdem der Vertrag von ihm unterzeichnet war, fand

Digitized by Google

sich, daß die Ratification in München beanstandet wurde; Herr v. Mieg hatte seine Entlassung nachgesucht und erhalten. Ein Zeitungsgerücht ward vielfach wiederholt: eine Mittheilung des britischen Cabinets habe Baiern an der Ratification verhindert. England habe gedroht, dem neugeborenen Königreich Griechenland seinen Schutz zu entziehen. So groß war die Spannung im Publicum, und so kläglich die Leichtgläubigkeit, als ob es ganz in der Ordnung wäre, daß Fremde in unsere inneren Angelegenheiten sich einmischten, und selbst den Trotz nicht sparten! Beschwichtigend ward endlich versichert, der Austritt des Herrn von Mieg lasse die wesentlichsten Theile der Unterhandlungen unberührt, und der Anstand sei beseitigt, indem preußischer Seits auf das (oben bereits erwähnte) Ansinnen in Bezug auf den Transitzoll verzichtet worden. Auch die Kammer der Abgeordneten in Baiern, indem sie bei der Vorlage des Vertrages, „ihre Anerkennung der Nichtüberschreitung der 1831 sanctionirten Ermächtigung" aussprach, fügte den Antrag bei, es möge bei allen Vereinsstaaten auf mögliche Erleichterung und nach Umständen selbst auf gänzliche Aufhebung des Durchfuhrzolles hingewirkt werden.

In Würtemberg können Handelsverträge, der Verfassung gemäß, ohne Einwilligung der Stände nicht geschlossen werden. Es schien sehr zweifelhaft, ob diese Einwilligung zum Anschluß an den preußischen Zollverband, erfolgen würde.

Hauptsächlich waren es wohl politische Bedenken, welche der tief wurzelnden Abneigung zum Grunde lagen. Am 30. Juni 1833 trafen in Langenbrücken Mitglieder der zweiten Kammern von Würtemberg, Baden und Hessen-Darmstadt zusammen, um diese Angelegenheit durchzusprechen. Die Darmstädter versicherten, der Anschluß habe in ihrer Heimath als materiell günstig, ohne politischen Nachtheil, sich erprobt.

Digitized by Google

Die Mehrzahl der würtembergischen Abgeordneten machte kein Geheimniß daraus, daß die materiellen Interessen ihnen ferner lägen; die Aussicht auf eine Erweiterung des Marktes, die Rücksicht auf die industrielle Lage Deutschlands, erschien wenigstens nicht Allen als überwiegend. Die badischen Deputirten sahen große Gefahr für die politische Selbständigkeit; die materielle Lage des Landes bot ihnen kein Motiv für den Anschluß, überhaupt keins für eine Veränderung der bestehenden Zollverhältnisse.

Wenn in den süddeutschen Verfassungsstaaten überhaupt die nähere Beziehung zu einer Großmacht, deren Abneigung gegen freiere Institutionen bekannt war, Besorgnisse wecken mochte, so sind insbesondere die damaligen öffentlichen Verhältnisse in Betracht zu ziehen. Es war die Zeit der bekannten, gegen die Entwickelung des Verfassungslebens gerichteten Bundesbeschlüsse. Ein richtiger Takt, vielmehr eine unabweisbare Combination wies die Volksvertreter auf die Wechselbeziehung hin zwischen der politischen Reaktion und der angelegentlicheren Förderung der materiellen Interessen. Durch die letztere konnte man am ersten hoffen, die durch die erstere veranlaßte Unzufriedenheit zu entwaffnen, und die Massen in Ruhe zu halten, welche gegen politische Fragen sich gleichgültig verhielten, oder doch nur in augenblicklicher Aufregung oder bei andauerndem Nothstand aufmerksamer darnach hinhörten. Solche Beweggründe brauchte man aber den Regierungen nicht erst unterzulegen. Die Politik von Karlsbad klang wieder in dem Präsidialvortrag vom 28. Juni 1832, wo von gemeinnützigen Anordnungen die Rede war, deren Erfolg die öffentliche Meinung aus ihrer jetzigen Befangenheit zurückführen würde. Diese Aeusserung, die von Oesterreich und Preußen gemeinschaftlich ausging, war sofort in der Abstimmung der freien Städte, und

Digitized by Google

ſpäter in dem bekannten hannoverſchen Antrag, als ein Verſprechen der endlichen Erfüllung des 19ten Artikels der Bundesakte gedeutet worden. Konnt' es nun einen Unterſchied machen, wenn die Unterhandlungen über den 19ten Artikel vom Main nach der Spree hin verlegt wurden? Oder war es zu verwundern, wenn den ſämmtlichen Regierungen ein und daſſelbe Motiv zugeſchrieben ward? Hatten ſich doch alle Regierungen, ohne Ausnahme, nach Ausweis des veröffentlichten Protocolls, bei jenen Beſchlüſſen betheiligt.

In ſolchem Sinne ſchloß die Abſtimmung des Abgeordneten Römer, welche die Motive der Oppoſition zuſammenfaßt, mit den Worten: „da wir nun in politiſcher Hinſicht offenbar Nichts gewinnen, die commerciellen Vortheile noch ungewiß, mehrere ſehr erhebliche Nachtheile aber gewiß ſind, ſo ſtimme ich gegen die Vereinigung um ſo mehr, als man jetzt ohne Zweifel durch theilweiſe Beſeitigung einiger commercieller Zollſchranken ſich das Recht auf Beibehaltung der geiſtigen Zollſchranken erworben zu haben glaubt."

Indeſſen waren es, wie aus dieſer Anführung erhellt, nicht ausſchließlich nur politiſche Bedenken, welche die Oppoſition in den beiden Ständeverſammlungen des Jahres 1833 leiteten. Es fehlte viel, daß die kaufmänniſche Welt den Anſchluß ihren Intereſſen unbedingt entſprechend gehalten, oder zu einem einmüthigen Urtheil darüber ſich vereinigt hätte. Vier angeſehene Mitglieder des Handels- und Gewerbeſtandes ſahen ſich am 22. Juni zu der öffentlichen Erklärung genöthigt, der Finanzminiſter habe ſie zu einer Beſprechung über die Tarifſätze gezogen; zu einer Aeußerung über den Vertrag ſelbſt ſeien ſie nicht aufgefordert worden; gegen die Höhe der preußiſchen Tarifſätze haben ſie faſt einſtimmig ſich erklärt. Verwendung im Sinn mehrerer ihrer Wünſche ſei zwar verſprochen, die Erhörung derſelben abſeiten der

Digitized by Google

übrigen Contrahenten, jedoch zweifelhaft dargestellt worden. Sie schließen mit dem Wunsche, daß doch nicht jede, aus Besorgniß für den vaterländischen Handel und Gewerbfleiß laut werdende Stimme, als hervorgegangen aus Selbstsucht und Rechthaberei möge angesehen werden.

Am 5. Februar stellte der Abgeordnete Zais den Antrag, auf Zurücknahme der von der vorigen Kammer ertheilten Ermächtigung zum Abschluß eines Handelsvertrages mit Preußen. Die in Folge des Antrags entworfene Adresse sprach von Besorgnissen in Beziehung auf mögliche nachtheilige Folgen aus weiteren beabsichtigten Verträgen, behauptete, die von der abgetretenen Kammer ertheilte Ermächtigung sei für die jetzige nicht mehr verbindend, und bat um Mittheilung über die gepflogenen Unterhandlungen. Die Regierung setzte dieser Adresse fürs Erste die Bemerkung entgegen, die Ermächtigung sei von beiden Kammern ertheilt, und die zweite könne nicht einseitig einen abändernden Beschluß fassen. Bald aber ward, in Veranlassung eines anderen, von der Regierung mißliebig bemerkten Antrages, die Ständeversammlung aufgelöst.

In der neugewählten Kammer entwickelte der Abgeordnete Zais seine Ansichten in einem ausführlichen Vortrag (Juli 1833). Er schickte die unumwundene Erklärung voran, daß er eine, wo möglich allgemeine Zollvereinigung sämmtlicher deutschen Bundesstaaten für ebenso wünschenswerth ansehe, als er die theilweisen Unterhandlungen einiger Bundesglieder — dies „Zerbrechen der einzelnen Fascesstäbe" — für bedenklich und in seinen Folgen gefährlich halte. Ein Zollverein sei ein Compagnie-Geschäft, dessen Gewinn oder Verlust nach den Bedingungen des Contractes von den Interessenten getheilt werde. Ein Zollverein mit Preußen, das als große politische Macht, als Chef der Zollcompagnie sich gerire, werde nur im Geist seiner Verwaltungs- und Be-

Digitized by Google

steuerungs-Grundsätze, nur im Interesse seiner Gesammtindustrie, abgeschlossen werden können. Ohne die Gleichstellung der Verbrauchssteuern wär' es eine halbe Maaßregel. Durch diese Gleichstellung würde aber das Steuerverwilligungsrecht zu einem Scheinrecht herabgewürdigt; die Regulirung der Zolltarife könne nicht in sechs bis acht verschiedenen Ständeversammlungen mit irgend einiger Wahrscheinlichkeit schnellen Einverständnisses beschafft, müsse also den betheiligten Regierungen überlassen bleiben. Welche Beweggründe denn nun für ein solches Opfer angeführt werden könnten? Sollt' es der politische Gesichtspunkt sein — um die Idee der Einheit Deutschlands in mercantiler Beziehung zu verwirklichen? Einer solchen Idee, so lobenswerth sie auch immer wäre, dürften denn doch die materiellen und politischen Interessen Würtembergs nicht zum Opfer gebracht werden. Oder glaube man, den Activhandel des Landes zu fördern? Der sei auf Frankreich, auf die Schweiz angewiesen; in den Listen der Ausfuhr nach den Vereinsländern sei der Verkehr mit Frankfurt a. M., sei der Holzhandel mit Holland, und die vielseitigen Tauschgeschäfte mit Hessen inbegriffen; nach deren Abzug werde der eigentliche Antheil Preußens nur klein ausfallen. Oder gebiete der Grundsatz gleichmäßiger Besteuerung den Anschluß? Vielmehr würden indirekte Steuern von der Höhe der preußischen eine namhafte Ungleichheit begründen, die nur durch eine entsprechende Erhöhung der direkten Steuer wieder auszugleichen wäre. Oder wolle man den finanziellen Punkt geltend machen, die Zolleinnahme von 6—700,000 Gulden für unentbehrlich halten? Dann gebe er zu bedenken, daß der Zoll eine der schlechtesten Finanzquellen sei; um jene Summen zu erhalten, müßten 1,200,000 Gulden von den Bürgern erhoben werden. Keine Steuer, die so viele Familien um Ehre, Leben,

Digitized by Google

Gemüthsruhe, Wohlstand und alles Lebensglück bringe, wie die Mauth! Zudem würde eine Haupteinnahme, der Zoll vom Zucker, sich vermindern; der Satz von 17 Gulden betrage 100 pCt. vom Einkaufspreise; wie groß da der Reiz zum Schmuggeln sein müsse! Die bereits bestehenden 49 preußischen Raffinerien würden sich in der Art vermehren, daß wenig raffinirter Zucker eingehen, also immer weniger zur Verzollung kommen werde. Gesagt sei ferner, die hohen Zölle würden die würtembergische Industrie begünstigen. Dieser Grund sei der nichtigste von allen. Mit geschnürten, plombirten Frachtwagen, mit Begleitscheinen, mit gestempelten, versiegelten Frachtbriefen, mit Ursprungszeugnissen, von zwei Zeugen und den Ortsbehörden beglaubigt, mit doppelten Declarationen, mit Anmeldung an jedem Zollamt, mit Begleitung bewaffneter Zollschutzwächter — mit diesen Formalitäten könne eine beginnende Industrie nicht gedeihen. Die Industrie der Rheinlande sei längst erstarkt — großgezogen unter dem früheren System der Freiheit, habe sie den napoleonischen Zwang und nun den preußischen, bei gleichzeitiger Ausdehnung des Marktes, wohl ohne Nachtheil tragen mögen. In Würtemberg sei vergleichungsweise fast jede Art des Gewerbfleißes in der Kindheit: wenn z. B. die Rheinprovinzen 614 Hüttenwerke, Eisen- und Kupferhämmer beschäftigen, so bestehen deren in Würtemberg nur 12. Aehnlich in anderen Zweigen; besser und wohlfeiler werde in Rheinpreußen fabricirt. Die erwachende Industrie Würtembergs solle nun, niedergedrückt noch ferner durch unerschwingliche Verbrauchssteuern, der mächtigen Concurrenz der Rheinlande *schutzlos preisgegeben werden*! Nicht allein aber die für den Anschluß angeführten Gründe seien nicht stichhaltig; es seien auch direkte Gründe, welche dagegen sprechen. Der sonst so blühende Colonialhandel, der größtentheils schon, seit Ein-

Digitized by Google

führung des baierisch-würtembergischen Tarifs, nach Baden ausgewandert, würde mit Einführung des preußischen vollends verschwinden. Und gewiß nicht der Colonialhandel allein; der ganze Handel sei eine zusammenhängende Kette; ein bedeutenderes Glied aber könnte nicht ausfallen, als dieses, das so große Capitalien beschäftige, so viele fördernde Einrichtungen begründe, so viele andere Handelszweige nach sich ziehe. Der Handel verlange freie und schnelle Bewegung; nicht umsonst trage Mercur geflügelte Ferſen. Ferner: so lange Baden nicht beitrete (und wer könne es zwingen?), so lange bleibe die Westgränze der traurige Schauplatz des Schmuggelhandels. Wollte man diesen mit Gewalt zu unterdrücken, auf indirektem Wege Baden zum Beitritt zu zwingen suchen, so würden alle energischen und kostspieligen Maaßregeln doch nur dem Verkehr mit Baden vollends ein Ende machen, der Schaden also ganz auf Würtemberg zurückfallen. Träte aber endlich Baden auch bei, wollt' es auf alle die Vortheile großmüthigen Verzicht leisten, die reichlich aus seiner Handelspolitik fließen, so müßten doch niedrige Zölle die Basis des Vertrages sein. Sollten wirklich die Staaten Süddeutschlands, die offenbar in Bezug auf Handel und Gewerbe sehr abweichende Interessen von Preußen haben, auf eine selbständige Handelspolitik verzichten — die sie doch nur einem Verein sämmtlicher deutscher Bundesstaaten mit der beruhigenden Ueberzeugung zum Opfer bringen könnten, daß die verschiedenen Interessen möglichst berücksichtigt würden — wohl, so möge man die bewegenden Gründe der Kammer nicht vorenthalten. Die Gründe Preußens, die es bestimmen, das Zollgebiet zu vergrößern, und seiner Gewerbs-Ueberlegenheit durch bündige Verträge Fortdauer zu sichern, die seien freilich einleuchtend. Für Würtemberg handle es in dem Zollvertrag, den man selbst in der hessischen Kammer

Digitized by Google

einen Löwenvertrag *) genannt, ſich nicht allein um die materiellen Intereſſen, ſondern auch um Ehre, Verfaſſung und Sittlichkeit des Volkes. Ein ſolcher Vertrag ſei nicht widerrufbar durch die drei Faktoren der Geſetzgebung; er binde mit eiſernen Ketten, die um ſo empfindlicher drücken, je mehr der Staatskörper abgezehrt werde.

Im November ward der Zollvereinsvertrag von der zweiten Kammer mit 62 Stimmen gegen 22 angenommen. In der Minorität ſtimmten: Uhland, Pfizer, Römer, Zais, Dörtenbach, Walz, Murſchel, Menzel, Duvernoy.

Ihre Commiſſion hat geglaubt, daß die umſtändlichere Erwähnung der gegen den Anſchluß damals vorgebrachten Motive auch jetzt noch, und gerade jetzt, ein eigenthümliches Intereſſe haben werde. Man kann ſich dabei der Frage nicht erwehren, mit welchen Betrachtungen die Männer der Oppoſition jetzt, nach zwölf Jahren der Erfahrung, auf ihre Urtheile über das damals noch nicht Erprobte zurückblicken mögen.

---

*) In dieſer Beziehung iſt ein Stachel auch ſpäter zurückgeblieben. In einer Schrift von P. A. Pfizer, welche 1835 erſchien, findet ſich die Stelle: der preußiſch-deutſche Zollverein, obgleich ein Meiſterſtück der Unterhandlungskunſt, beweiſe, daß Preußen zwiſchen preußiſchen und deutſchen Intereſſen wohl zu unterſcheiden wiſſe. Erinnert wird dabei an das Präcipuum von 300,000 ℔, welches Preußen aus der Vereinscaſſe beziehe, an die Begünſtigung preußiſcher Handelsſtädte durch einſeitigen Rheinzollnachlaß von den daſelbſt zum Eingang oder Landtranſit verzollten Waaren, an das Meßrabattprivilegium für Frankfurt a. O., an den hohen Betrag der Ausgleichungsabgaben vom Wein, welche gegen die weinerzeugenden Vereinsſtaaten beinahe die Natur einer Zollabgabe annehmen. Ein anderer ſüddeutſcher Schriftſteller freilich (H. F. Oſiander) findet die Entſchädigung von 300,000 ℔ nicht unbillig, indem Preußen die Tranſitabgaben, die es, durch beſondere Vortheile begünſtigt, auf den Straßen an der Oder erhebe, in die gemeinſchaftliche Zollcaſſe ſtürze.

Digitized by Google

Was die politischen Bedenken anlangt, so würde man sie ehren, auch wenn sie durch die Entwickelung der öffentlichen Rechtsverhältnisse seitdem für widerlegt gelten könnten. Wenn aber das Letztere nicht behauptet werden kann, wenn das Verfassungsleben in den einzelnen Staaten seitdem nicht fortgeschritten ist, so hat dagegen die Erweiterung des Zollvereins, für welche eben jene Abstimmung der würtembergischen Kammer entscheidend war, auf indirektem Wege ein Ergebniß herbeigeführt, das in seinen Folgen auch für das Rechtsleben der Nation eine bessere Zukunft erwarten läßt. Es ist das Bewußtsein deutscher Einheit, das im tiefen Grunde des deutschen Gemüthes als unbefriedigte Sehnsucht stets geruht, dadurch auf eine Weise belebt worden, daß von dieser Seite her am sichersten gehofft werden mag, es werde die politische Reaktion überwunden, und nicht nur den Einzelnstaaten, sondern der gesammten Nation eine würdige Verfassung errungen werden. So fern das Ziel auch liegen mag, so oft auch in der Verfolgung desselben unduldsamer Eifer sich selbst überstürzen mochte, so ist es doch durch jenes Ereigniß in einer Art angebahnt, welche alle einzelnen Bestrebungen an Bedeutung weit überwiegt, und alle Voraussicht oder Berechnung zu Nichte gemacht hat.

Daß die staatswirthschaftlichen Befürchtungen sämmtlich durch den Erfolg auf's Glänzendste widerlegt worden, braucht nicht gesagt zu werden.

Eine merkwürdige Erscheinung aber bleibt es, daß dieselbe Kammer, und in der Kammer gutentheils dieselben Redner, welche damals gegen die hohen Sätze des preußischen Tarifs sich erklärten, in der jüngsten Zeit dem Zollverein seine Lässigkeit in der Steigerung der Schutzzölle eifernd vorgeworfen. Ehrenwerth ist es ohne Zweifel, daß diese Männer durch die Anklage der Inconsequenz sich nicht zurückhalten

Digitized by Google

ließen, ihre veränderte Ueberzeugung ebenso unumwunden, wie einst ihre frühere, im Ständesaal darzulegen. Aber erinnern wird man sie dürfen an das, was sie damals für sich selbst in Anspruch nahmen, und was sie jetzt Denjenigen nicht werden weigern können, welche etwa von der unbedingten Nothwendigkeit hoher Schutzzölle sich noch nicht überzeugt haben möchten — daß nämlich nicht jede Einrede als Selbstsucht oder Rechthaberei auszudeuten sei.

7. Beitritt des Königreichs Sachsen (1833).

Die Verhandlungen über den Anschluß des Königreichs Sachsen scheinen zunächst durch die Auflösung des mitteldeutschen Vereins und durch die Verwickelungen des Gränzverkehrs mit Preußen veranlaßt zu sein. Die sächsische Regierung nahm in sofern eine andere Stellung, als die süddeutschen Kronen ein, als sie klagend gegen Kurhessen auftrat und den hannoverschen Antrag beim Bundestag unterstützte, also den Gedanken einer allgemein deutschen Einigung länger festhielt. Doch vernahm man gleichzeitig (im Spätjahr 1832) daß mit Preußen unterhandelt werde, und daß ein Stillstand in den Unterhandlungen eingetreten sei. Preußen, hieß es, verlange 20 pCt. Meßrabatt für Frankfurt a. O. festzuhalten, weigere sich aber, gleiche Vortheile für Leipzig einzuräumen. Die Thronrede vom 27. Januar 1833 kündigte den Anschluß „an einen größeren deutschen Zoll- und Handelsverein" an; als Uebergang und Vorbereitung dazu empfahl sie eine Reform der indirekten Steuern, und verhieß nähere vertrauliche Mittheilungen. Der Vertrag ward am 30. März 1833 von Baiern und Würtemberg mitunterzeichnet. Man erfuhr nun, daß Preußen auf dem für Frankfurt a. O. ausschließlichen Meßrabatt zwar bestanden, dagegen aber denselben auf seinen eigenen Antheil zu nehmen sich bereit finden lassen, auch für Leipzig ein Contirungssystem bewilligt habe.

Digitized by Google

Die Meinung im Lande war übrigens gegen den Vertrag in nicht geringer Aufregung. Wenn das politische Element dabei weniger hervortrat, als in Süddeutschland, so war dagegen die Besorgniß für die sächsische Industrie, und eine nicht allzuklare Vorstellung von einer Uebervortheilung der Landesinteressen vorherrschend. In vielfachen Zeitungsgerüchten machte die Mißstimmung sich Luft. Bald begnügte man sich, zu versichern, Sachsen werde „so wenig ratificiren, als Baiern und Würtemberg"; bald schrieb man aus dem Voigtland (26. Juni): noch immer sei es möglich, daß ein deutscher Zollverein gegen Preußen auftrete, und in wenigen Jahren den letzteren Staat zur Nachgiebigkeit — das heißt, zur Ermäßigung seiner hohen Zölle, zwingen könnte: in der Zwischenzeit würde die sächsische Industrie Mitteldeutschland allein versorgen, und die englischen Waaren zugleich durch hohe Zölle abwehren. An einer Straßenecke in Dresden war im April ein Pasquill angeheftet, das den Finanzminister von Zeschau beschuldigte, das Land für Geld und Orden verkauft zu haben, und das der Minister weislich für denjenigen Theil des Publikums, der nicht Gelegenheit gehabt, es zu lesen, im Intelligenzblatt abdrucken ließ.

Indessen ward der Widerwille gegen den Anschluß als weitverbreitet geschildert, und er mag durch leidenschaftliche Aeußerungen einzelner Abgeordneten noch genährt worden sein. Um so überraschender war das Ergebniß der geheimen Sitzungen, in welchen die zweite Kammer, auf einen Bericht des Abgeordneten Eisenstuck, mit 50 Stimmen (gegen 14) sich für den Anschluß erklärte. Die bisher fast erbitterte Stimmung, so ward berichtet, beginne sich zu mildern; es werde zwar die Nachsteuer noch manche Unzufriedenheit erregen, aber diese Maaßregel sei in der Billigkeit begründet, und allenthalben nöthig befunden. Auch die Vortheile wer-

Digitized by Google

den jetzt unbefangener gewürdigt, die zum Theil Sachſen vorzugsweiſe zu Statten kommen, daß z. B. durch die begonnene Umgeſtaltung des indirekten Steuerſyſtems im Innern die Ausgleichungsabgaben an der Gränze ganz, oder faſt ganz, erſpart werden. Mit beſonderem Nachdruck verweilte man bei dem Finanzpunkte, erinnerte an die hohen Budgetſätze (511,217 ℛ Penſions-Etat, 784,000 ℛ Civilliſte, 1,250,000 ℛ Militair-Etat) und tröſtete ſich mit der neueröffneten Quelle des Staatseinkommens.

8. Der thüringiſche Verein und deſſen Beitritt (1833).

Am 10. Mai 1833 traten Preußen für den Kreis Erfurt, nebſt Schleuſingen und Ziegenrück, und Kurheſſen für den Kreis Schmalkalden, mit neun Regierungen zuſammen, um einen eigenen — den thüringiſchen — Zollverein aus ſolchen Landestheilen und Ländern zu bilden, die wegen ihrer vermiſchten Lage und dadurch bedingten gegenſeitigen Abhängigkeit des Verkehrs weder im Einzelnen eine beſondere Zollgeſetzgebung zuließen, noch geeignet waren, abgeſondert einem bereits beſtehenden größeren Zollverband angeſchloſſen zu werden. Tags darauf (11. Mai 1833) ward der neugegründete Verein dem größeren einverleibt.

Viele und große Unzuträglichkeiten waren beſeitigt durch dieſe Vereinigung der Zerſtreuten, die zum großen Theil nur durch ihre gegen den mitteldeutſchen Verein eingegangenen und noch nicht aufgelöſten Verpflichtungen vom Anſchluß an den preußiſchen zurückgehalten waren. So hatte Sachſen-Weimar bereits am 11. Februar 1831 ſich anheiſchig gemacht, vom 1. Januar 1835 an dem Zollverband der öſtlichen preußiſchen Provinzen beizutreten; und die drei reußiſchen Fürſtenthümer hatten ſich gar ſchon ſeit dem 9. December 1829 bereit gehalten (Art. 1 des Vertrags von dieſem Datum), ſobald die

Digitized by Google

mit andern Staaten getroffenen Verordnungen nicht mehr entgegenstehen würden, also spätestens vom 1. Januar 1835 an, dem Zollverband der östlichen preußischen Provinzen oder dem baierisch-würtembergischen Zollverein beizutreten, wie es dem gemeinsamen Interesse der betheiligten Staaten am angemessensten befunden werde. Daß unter solchen Umständen von einer selbständigen Entschließung nicht die Rede sein könne, versteht sich von selbst, und es würde überflüssig sein, zu untersuchen, inwiefern die Stimmung in den einzelnen Gebieten geneigt oder abgeneigt gewesen sein mag. Jedenfalls war indessen die Herstellung einer aus vielen kleinen Territorien gebildeten compakten Masse, und deren Anschluß als Ganzes, eine sehr viel erfreulichere Auskunft, als das Abkommen der Einzelnen in der Zeit der Enclaven-Verträge.

9. Grundzüge der Verträge von 1833.

Blickt man nun auf die Verträge von 1833 zurück, so bieten sie, im Vergleich mit dem kurhessischen, hauptsächlich die folgenden neuen Bestimmungen, welche den Keim zu einer organischen Verfassung des Vereins zu enthalten scheinen: —

In dem Gesammtverein werden auch diejenigen Staaten einbegriffen, welche schon früher mit ihrem ganzen Gebiet oder mit einem Theile desselben dem Zoll- und Handelssystem eines oder des andern der contrahirenden Staaten beigetreten sind, unter Berücksichtigung ihrer auf den Beitrittsverträgen beruhenden besonderen Verhältnisse zu den Staaten, mit welchen sie jene Verträge abgeschlossen haben.

Die bestehenden Anordnungen für die Erleichterung des Verkehrs der zur Zeit noch ausgeschlossenen Landestheile mit dem Hauptlande werden aufrecht erhalten, weitere Begünstigungen dieser Art aber nur im gemeinschaftlichen Einverständniß der contrahirenden Staaten bewilligt.

Digitized by Google

Das Zollgesetz, der Zolltarif, die Zollordnung werden zwischen den contrahirenden Staaten vereinbart, als integrirende Theile des Vertrags angesehen und gleichzeitig publicirt.

Alle Begünstigungen, welche ein Vereinsstaat dem Flußschiffahrts-Betriebe seiner Unterthanen zugestehen möchte, sollen in gleichem Maaße auch der Schiffahrt der Unterthanen der andern Vereinsstaaten zu Gute kommen.

Veränderungen in der Zollgesetzgebung, mit Einschluß des Zolltarifs, der Zollordnung und der allgemeinen Normen der Zollverwaltung, so wie Zusätze und Ausnahmen, können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung aller Contrahenten bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt.

Ein gemeinsames Cartel soll das Zollsystem gegen den Schleichhandel, wie die innern Verbrauchs-Abgaben gegen Defraudationen schützen.

Jährlich in den ersten Tagen des Juni findet zum Zweck gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsregierungen Statt, zu welchem eine jede der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist. Auch der thüringische Verein ist befugt, einen Bevollmächtigten dazu abzuordnen.

Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Beim Schluß einer jeden jährlichen Versammlung wird mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden, wo diese erfolgen soll. (Für die erste Conferenz ward München bestimmt.)

Digitized by Google

Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört: —

1. die Verhandlung über alle noch unerledigten Beschwerden und Mängel in Bezug auf die Ausführung des Grundvertrages oder der besonderen Uebereinkünfte;
2. die definitive Abrechnung zwischen den Vereinsstaaten über die gemeinschaftliche Einnahme, auf den Grund der, vom Centralbureau vorzulegenden Nachweisungen;
3. die Berathung über Wünsche und Vorschläge einzelner Regierungen zur Verbesserung der Verwaltung;
4. die Unterhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, des Zolltarifs, der Zollordnung und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handelssystems.

Für den Fall, daß andere deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen geben sollten, in den, durch den gegenwärtigen Vertrag errichteten Zollverein aufgenommen zu werden, erklären sich die hohen Contrahenten bereit, diesem Wunsche, so weit es unter gehöriger Berücksichtigung der besonderen Interessen der Vereinsmitglieder möglich erscheint, durch deshalb abzuschließende Verträge Folge zu geben.

Auch werden sie sich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten, dem Verkehr ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verschaffen.

Alles was sich auf die Detail-Ausführung der im Vertrag und dessen Beilagen enthaltenen Verabredungen bezieht, soll durch gemeinschaftliche Commissarien vorbereitet werden.

Die Dauer des Vertrages wird vom 1. Januar 1834 vorläufig bis zum 1. Januar 1842 festgesetzt. Wird derselbe spätestens zwei Jahr vor Ablauf dieser Frist nicht gekündigt,

Digitized by Google

ſo ſoll er auf zwölf Jahre, und ſo fort von zwölf zu zwölf Jahren als verlängert angeſehen werden.

Letztere Verabredung wird jedoch nur für den Fall getroffen, daß nicht in der Zwiſchenzeit ſämmtliche deutſche Bundesſtaaten über gemeinſame Maaßregeln übereinkommen, welche den mit der Abſicht des 19ten Artikels der Bundesakte in Uebereinſtimmung ſtehenden Zweck des gegenwärtigen Zollvereins vollſtändig erfüllen.

Auch ſollen im Fall etwaiger gemeinſamer Maaßregeln über den freien Verkehr mit Lebensmitteln in ſämmtlichen deutſchen Bundesſtaaten die betreffenden Beſtimmungen des Vereinstarifs demgemäß modificirt werden.

Was das Verhältniß zum deutſchen Bund anlangt, das in den letzten Artikeln berührt iſt, ſo läßt ſich anmerken, daß den Regierungen des Vereins 8 Stimmen von 17 im engern Rath und 38 von 69 Stimmen im Plenum der Bundesverſammlung zukamen. Der Verein umfaßte Ende des Jahres 1834: 7719 Q. Meilen mit etwa 23,500,000 Einwohnern.

10. Beitritt von Baden (1835). — Verhandlungen der badiſchen Volkskammer.

Wenn die badiſche Regierung erſt volle zwei Jahre nach den ſo eben beſprochenen Verträgen (12. Mai 1835) ihren Beitritt zum Zollverein abſchloß, ſo muß man beinahe glauben, daß ſie es ſcheute, der im Lande herrſchenden Stimmung früher mit jener Maaßregel entgegenzutreten. Das Großherzogthum Baden befand ſich in einer eigenthümlichen Stellung. Ein Syſtem niedriger Zollſätze, das ſeit einer Reihe von Jahren mit einer gewiſſen Conſequenz ausgebildet war, lieferte, durch die den Handelszug in mehreren Richtungen anziehende geographiſche Lage begünſtigt, ein erfreuliches und ſteigendes finanzielles Ergebniß. Zu dem Wohlbefinden ge-

Digitized by Google

ſellte ſich die ſo natürliche Beſorgniß, daß jede Veränderung, zumal das Abſpringen zu den hohen Zollvereinsſätzen, Nachtheile mit ſich führen würde, die im Voraus nicht zu überſchauen ſeien. Der Eindruck der politiſchen Reaktion des Jahres 1832 hatte in Baden mindeſtens nicht weniger tief eingeſchnitten als in Würtemberg. Doch waren aus den ſpeciellen Verhältniſſen des Landes die charakteriſtiſchen Gründe entnommen, die ein Oppoſitionsredner am 28. Juni 1833 einer beantragten Aenderung des Salzpreiſes entgegenſtellte, welche man als eine Uebergangsmaaßregel, als eine, die Neigung der Regierung verrathende Annäherung zum Beitritt ausbeutete: er wiſſe ſeinen deutſchen Patriotismus ſo in den Hintergrund zu ſtellen, daß er dem lieben badiſchen Vaterlande keine unverhältnißmäßigen Opfer auflegen möchte; er wünſche, daß zur Zeit des etwaigen Beitritts der Staat von Baden ſo vollkommen frei und ſelbſtändig ſei, daß man die günſtigſten Bedingungen auswirken könne; man möge, *ſo lange es nur immer möglich ſei*, in der gegenwärtigen glücklichen und befriedigenden Lage bleiben, bis die dringendſten Gründe zu einer Abänderung aufforderten.

Die Nachbarſtaaten freilich hatten Grund, den Beitritt Badens lebhaft zu wünſchen. Eine Correſpondenz aus Rheinbaiern (im Juli 1833) ſagte, naiv genug: dieſer enorme Zolltarif hat uns Alle mehr oder weniger zu Schmugglern gemacht.

Unter dieſen Umſtänden begann, zunächſt in Zeitungsblättern und Flugſchriften, eine öffentliche Discuſſion. Die Meinung für den Anſchluß war hauptſächlich durch *Nebenius* vertreten, die entgegengeſetzte durch *Weſſenberg*. Der ſachkundige Blick des Erſteren erkannte, daß für ein ſo großes Gebiet, wie das des Vereins, ein Syſtem ſehr wohl geeignet ſein könne, deſſen Grundſätze für Baden in ſeiner

Digitized by Google

Isolirung, oder im Verbande mit einigen wenigen süddeutschen Staaten, eine Thorheit gewesen wären; mit anderen Worten, daß man die Annahme des bairisch-würtembergischen Tarifs, aus dem Gesichtspunkte der badischen Handels- und Finanzinteressen, früher entschieden habe widerrathen müssen, während die Aussicht auf die freie Verbindung mit dem gesammten Vereinsgebiet auch die Einwendungen gegen ein Zollsystem von der Höhe des preußischen überwiege. Um den Vorwurf der Inconsequenz abzulehnen, kam ihm, außer diesen innern Gründen, noch zu Statten, daß er sich auf eine Denkschrift vom Jahr 1819 beziehen konnte, in welcher er, bei Gelegenheit der Wiener Verhandlungen, den Wunsch und die Hoffnung des Zustandekommens einer gemeinsamen deutschen Handelspolitik niedergelegt, also die Versöhnung der Handelsinteressen Badens mit dem System auch derjenigen Bundesgenossen, bei welchen das industrielle Interesse vorwalten möchte, schon damals für ausführbar erklärt hatte. In politischer Hinsicht machte Nebenius bemerkbar, daß das Uebergewicht Baierns in einem Verein der süddeutschen Staaten wohl hätte drückend werden mögen, daß aber in dem Verein einer so großen Anzahl von Staaten, so verschiedener Machtverhältnisse, dies Bedenken wohl als ausgeglichen gelten dürfte.

Im Januar 1834 berief die Regierung aus allen Theilen des Landes Notabeln nach Karlsruhe, welche die verschiedenen Interessen vertreten und ihre Ansicht über den Anschluß äußern sollten. Von den Landwirthen waren 7 für den Anschluß, 13 dagegen; von den Handeltreibenden 9 dafür, 15 dagegen; nur unter den Industriellen fand sich eine Majorität dafür, und zwar nur von 13 gegen 8. Dieser vorbereitende Versuch war also ohne Resultat geblieben.

Im Sommer ward der unterzeichnete Vertrag der Feuerprobe der ständischen Zustimmung übergeben.

Digitized by Google

Die von der zweiten Kammer erwählte Commission konnte sich nicht einigen; ein Majoritätsbericht gegen den Anschluß ward von Hoffmann, ein Minoritätsbericht dafür von Regenauer erstattet.

Der Majoritätsbericht findet, daß die Urproduction weder stark gefördert, noch weniger aber besonders verletzt, daß die Gewerbsindustrie gefördert, der Handel aber benachtheiligt werden würde, daß demnach das Interesse der gesammten Volkswirthschaft des Großherzogthums den Anschluß zwar nicht mit Eifer fordern, doch wünschen könne; finanziell wird ein ungünstiges Resultat, und von den Maaßregeln zur Ueberwachung der Gränzen bedeutende Nachtheile erwartet; endlich gilt dem Majoritätsbericht die Landesverfassung bedroht, durch den Mangel vollkommener Gegenseitigkeit und Gleichheit im Verhältniß zu den Vereinsstaaten, namentlich zu Preußen, durch die Beschränkung des Rechtes der Gesetzgebung und der Steuerverwilligung, durch die Aufforderung zur Annäherung in der Steuergesetzgebung — während keine Garantieen sich darbieten, um über die Beschränkung ständischer Rechte zu beruhigen.

Die Mehrheit der Commission hatte keine Besorgnisse über den Zustand, welcher eintreten werde, wenn Baden sich nicht anschließe, und sah daher keine Nothwendigkeit für den Anschluß.

Da nun die Mehrheit der Commission die Gründe gegen den Anschluß unter den gegebenen Bedingungen überwiegend hielt, und auch keine Nöthigung zum Beitritt erkannte, so ging ihr Antrag dahin, die Kammer möge die Genehmigung der vorliegenden Verträge nicht ertheilen. Anders, heißt es, würde die Entschließung ausgefallen sein, wenn es erlaubt wäre, Bedingungen des Beitritts festzustellen.

Digitized by Google

Die Bedingungen, welche nun einzeln, wenngleich mit dem vollen Bewußtsein ihrer Fruchtlosigkeit, angeführt werden, gehen auf Ermäßigung des Tarifs, Erweiterung der für Neufchatel verlangten Begünstigungen auf die ganze Schweiz, Aufhebung der so schädlichen und maaßlosen Begünstigungen der Zuckerraffinerien; auf Herstellung der Gegenseitigkeit und Gleichheit, also Beseitigung der Vorzüge preußischer Unterthanen beim Rheinoctroi, und der Verabredung in Bezug auf den Abschluß von auswärtigen Verträgen; auf ein Wegfallen der Binnencontrole und Verbesserung wesentlicher Mängel in der Zollordnung, dem Cartel und dem Strafgesetz.

Mit vielem Scharfsinn sind alle Einzelnheiten, nicht allein des offenen Vertrages, sondern auch der Separatartikel und der Schlußprotokolle (für die Kammer, erklärten die Minister, gebe es keine geheimen Artikel) zusammengestellt und wirkliche oder mögliche Nachtheile, die sich daran knüpfen könnten, hervorgehoben. Nicht ganz mit Unrecht bezeichnet der Finanzminister den Majoritätsbericht als den „kleinen Krieg gegen die große Sache". Allerdings befremdet es, nach dem Zugeständniß, daß im volkswirthschaftlichen Interesse der Anschluß zu wünschen, wenn nachher nur einzelne, wenngleich zahlreiche, doch zum Theil untergeordnete Rücksichten unter den Motiven der Ablehnung erscheinen. Es befremdet dies um so mehr, da der Mangel an constitutionellen Garantieen zwar bedauert, deren Zusicherung aber doch nicht unter den unerläßlichen Bedingungen für den Beitritt aufgeführt wird.

Der Bericht schließt mit einer kurzen Ansprache, welche den späteren Beitritt Badens unter annehmlicheren Bedingungen in Aussicht stellt. „Bis dahin laßt uns, Ihr deutschen Bruderstämme, in unsern materiellen Interessen allein stehen. Wir gefährden dadurch eure gerechten Ansprüche für materielles

Digitized by Google

Wohl nicht. Freundlich bieten wir Euch die Hand zu deſſen kräftiger Förderung durch den Schutz eurer Gränzen gegen den verderblichen Schmuggel. Die Trennung kann nicht lange dauern, wenn Ihr eine zeitgemäße, die wahre Freiheit des Verkehrs fördernde Handelspolitik befolgt".

Wenn der Finanzminiſter dieſen Schlußworten des Berichtes die Erinnerung an das alte Sprüchwort „Hochmuth kömmt vor dem Fall" warnend entgegenhielt, ſo verrieth er dadurch, daß er den Anſchluß als eine politiſche Nothwendigkeit, und die Weigerung als gefahrbringend erkannte.

Der Minoritätsbericht, gleichfalls eine ſehr umfaſſende und gründliche Arbeit, hält die Vortheile des Beitritts für entſchieden überwiegend, die Folgen einer Weigerung nicht für unbedenklich, trägt demnach auf Zuſtimmung an, fügt aber einige Wünſche und Bitten (nicht Bedingungen) bei, in Bezug auf einzelne Punkte, die man durch die Verwendung der Staatsregierung abgeändert zu ſehen hofft.

Die Protokolle der geheimen Sitzungen, die (mit Auslaſſungen) abgedruckt wurden, füllen in den Verhandlungen der zweiten Kammer ein ganzes Heft. Die Schlußabſtimmung, am 2. Juli 1835, ergab 40 Stimmen für den unbedingten Anſchluß, und 22 Stimmen für den bedingten (das iſt, für die Verwerfung der Verträge).

Es fehlte viel, daß Alle, welche für die Verträge ſtimmten, es mit frohem Herzen gethan hätten. Der eine Redner erklärt, er thue es „mit Bedauern, oder doch wenigſtens nicht mit Freude"; der Andere, der Nichtbeitritt würde Baden in eine „unfreundliche Lage" gegen den Verein bringen; ein Dritter, die Gründe, die ihn früher zur Ablehnung bewogen, ſeien ganz dieſelben geblieben, aber die äußeren Verhältniſſe ſeien anders geworden, übrigens würden ſechs Jahre des An-

Digitized by Google

schlusses „zu ertragen sein", und vier würden ausreichen, um Erfahrungen zu sammeln. Ein vierter Redner bemerkt, indem er zustimmt, Preußen werde den Hauptvortheil haben; ein Fünfter sieht in dem Anschluß eine „unabweisbare Nothwendigkeit"; ein Sechster sagt mit dürren Worten, „von diesem Zollverein könne man doch nicht loskommen".

Die Oppositionsredner ihrerseits erklärten mehrfach, daß sie nur „mit Wehmuth" gegen den Anschluß stimmen. Sie sahen sich in eine peinliche Lage gedrängt. Sie führen bittre Klage, daß Alles, was gegen den Zollverein laute, von der Censur gestrichen werde, während man sie täglich angreife und ihre deutsche Gesinnung verdächtige, als scheuten sie es, dem Großen und Ganzen ein Opfer zu bringen. Rotteck legt großes Gewicht darauf, und wiederholt es dreimal, er stimme gegen den Zollverein, „wie er uns vorgelegt ist". Welcker: er stimme für den Zollverein — aber mit Bedingungen (es sind diejenigen des Majoritätsberichtes); er erklärt es für unsinnig, Einen deßhalb nicht deutsch zu nennen, weil man sich nicht in diesem Augenblick an Preußen anschließen wolle; ja er deutet an, daß er den selbständigen Fortbestand der Dynastieen durch das neue Verhältniß bedroht halte. Wenn die Ordnung der Verhältnisse mit Rußland und Polen der preußischen Regierung allein überlassen werde, so fragt Welcker, ob man es Baden wohl freistellen würde, einen Vertrag mit Frankreich abzuschließen? Rindeschwender sieht nicht ein, daß die Badener sich deßhalb sollten prügeln lassen, weil andere Völker in Deutschland auch geprügelt werden. Itzstein sagt gerade zu, die Begünstigung preußischer Unterthanen sei von allen Vereinsstaaten als offenes Unrecht anerkannt, von allen widersprochen, die Aufhebung derselben aber gegen Preußen doch nicht durchgesetzt.

Digitized by Google

Diese Eifersucht, dies Mißtrauen gegen Preußen zieht sich durch die ganze Verhandlung. Die Erwiderungen der Regierungs-Commissare sind die schwächste Partie ihrer unablässigen und nicht müheloſen Theilnahme an der Debatte. Es bleibt der Eindruck, daß die Regierung ihren Verdruß über die Erfolglosigkeit einiger Wünsche, Preußen gegenüber, nicht ganz verbergen konnte. Auch sieht man, daß bei einigen Punkten die Regierung sich hinter die Ständeversammlung zurückzieht, und eine Ständeversammlung hinter die andere. So wird Baden die Binnencontrole nur dann einführen, wenn Baiern und Würtemberg dasselbe thun, und dies hängt davon ab, ob die bairischen und die würtembergischen Stände sie nicht abschlagen.

11. Beitrttt von Nassau (1835).

Der Beitritt Nassaus bietet wenig Bemerkenswerthes dar. Schon bei Gelegenheit des Beitritts von Hessen-Darmstadt war der von Nassau zur Sprache gekommen; die Stände hatten ihn abgelehnt, und waren dafür vom Freiherrn von Stein der Kurzsichtigkeit hart beschuldigt worden. Zum zweitenmal im Jahr 1831 war eine ständische Mehrheit (auf der Bank der Abgeordneten 18 gegen 3 Stimmen) gegen den Anschluß. Im Jahr 1833 war von einem Handelsvertrag mit Frankreich die Rede, wodurch Nassau für fünf Jahre sich sollte verbunden haben, dem Zollverein nicht beizutreten; es ist aber nichts Zuverlässiges darüber zur öffentlichen Kunde gekommen. Eine Debatte bei den Ständen im Spätjahr 1834 führte zu dem Ergebniß, da die Meinungen noch immer unsicher hin und her schwankten, „die Entscheidung mit unbeschränktem Vertrauen der Weisheit und väterlichen Gesinnung des Herzogs anheimzugeben". Der Tod des Ministers von Marschall soll den Beitritt erleichtert haben. Der Vertrag ward am 10. December 1835 unterzeichnet.

Digitized by Google

12. Bestrebungen und Schicksale der freien Stadt Frankfurt a. M. 1828 — 1836.

a) Abneigung gegen den preußischen Zollverband.

Weit umfassender und für unsere Betrachtung von besonderm Interesse sind die Verhandlungen, welche dem Beitritt der freien Stadt Frankfurt am Main vorhergingen.

Schon 1828 soll, wie in Nassau, so auch in Frankfurt, eine Nachahmung des von Hessen-Darmstadt gegebenen Beispiels in Anregung gekommen sein. Wenn sich dafür keine günstige Meinung zeigte, so ist dies nicht zu verwundern. Frankfurt hatte von jeher durch den Zwischenhandel geblüht. Der Meßverkehr pflegte dort, im Mittelpunkt der großen sich kreuzenden Heerstraßen, einen so vielseitigen und bedeutenden Umsatz zu vereinigen, als es nur jemals einer Binnenstadt gelungen war. Die Einrichtungen waren den hanseatischen verwandt, und mußten es um so mehr sein, weil es schwieriger ist und einer mehreren Fürsorge bedarf, einer Binnenstadt den Charakter eines Stapelplatzes auf die Dauer zu sichern, als einem Seehandelsplatz. Dazu kam die in Frankfurt wehende, reichsstädtische Luft, mit Erinnerungen der Kaiserzeit und der Kaisergunst gesättigt. Die Sympathieen für das Haus Oesterreich sind in den kleinen Staaten, und unter diesen in den freien Städten am lebhaftesten geblieben. War auch die Stätte der Kaiserwahl zum Sitz des deutschen Bundestages umgeschaffen, so konnte doch das feierliche Schweigen eines permanenten Minister-Congresses für das glänzende Schauspiel der Krönung des Oberhauptes deutscher Nation nicht entschädigen. Auch wußte man, und die Schrift eines Geschichtsforschers, der eine Stelle des öffentlichen Vertrauens bekleidet, rief es mit flammenden Worten ins Gedächtniß zurück, wie dieselbe goldene Bulle, welche der Stadt unter den Städten Deutschlands eine so hohe Ehre zugesprochen, alle

Digitized by Google

neuangelegten Zölle als unrechtfertig aufs Strengste verpönt. Den Traditionen der Frankfurtischen Politik konnte Nichts ferner liegen, als die Annäherung an ein neuerrichtetes und ein preußisches Zollsystem.

Unter solchen Umständen bot die freie Stadt, und Niemand wird sie darum tadeln, ihre Mitwirkung zur Gründung und Befestigung des mitteldeutschen Vereins. Mit dem Abfall Kurhessens begann die Noth. Frankfurt fand sich von einer Douanenlinie umgeben, die nächst dem nassauischen Gebiet nur die Wasserstraße im Westen und Süden offen ließ; es fand sich empfindlich betroffen durch den hohen Transitzoll auf der Straße nach der Nordsee, und selbst von einzelnen Theilen seines zerstückelten Gebietes abgetrennt. Fünf anderen Bundesstaaten schloß man klagend sich an, hoffte auf die Austrägalinstanz, und lauschte den Anträgen befreundeter Regierungen, welche eine Verwirklichung des 19ten Artikels der Bundesakte neuerdings verhießen. Am Main und nicht an der Spree sei der Ort, um diesen Artikel zu verhandeln. Das Alles war weitaussehend, die Verlegenheit aber vor der Thür. Selbst der Meßverkehr drohte nach Offenbach überzusiedeln. Der Handelszug sagt sich so leicht von alten Gewohnheiten los, schmiegt sich den überwiegenden Interessen des Augenblickes, und fragt nicht, ob der Einzelne mit schwerem Herzen folgen mag, wo Keiner zurückbleiben darf. Frankfurtische Buden standen leer, während Offenbachsche Keller von Frankfurter Kaufleuten mit nicht geringen Kosten gemiethet werden mußten.

b) Der Vertrag mit England (13. Mai 1832).

Man suchte eine Stütze, und meinte sie gefunden zu haben in dem englischen Vertrag. Es war der Rohrstab, der Dem durch die Hand fährt, der sich darauf zu lehnen gedenkt.

Digitized by Google

In dem Antrag des Senats an den gesetzgebenden Körper, vom 5. Juni 1832, heißt es: seitdem die Erledigung der Rheinschiffahrtssache zu erwarten gewesen, habe der Senat Bedacht genommen, Frankfurt durch einen Vertrag mit England in ein ähnliches Verhältniß, wie die Hansestädte (deren eine ebenfalls nicht unmittelbare Seeschiffahrt zulasse) zu setzen, um der Stadt frühzeitig, für den Fall eines möglich werdenden mittelbaren Flußverkehrs, in England gleiche Behandlung zu sichern. Ohne officielle Einleitung hierzu von Frankfurt aus, habe die britische Regierung sich bewogen gefunden, officiell den Senat zu veranlassen, die Unterhandlung über einen Handels- und Schiffahrtsvertrag zu beginnen.

Der gleichzeitig mit diesem Antrag übergebene Vertrag in 14 Artikeln ist folgenden wesentlichen Inhalts: —

Zweck des Vertrages: Förderung des Handelsverkehrs zwischen dem britischen Reich und der freien Stadt Frankfurt, überhaupt zwischen Großbritannien und Deutschland; Anerkennung und Bestätigung der bestehenden, beiderseits freundschaftlichen Beziehungen. — Wechselseitig freier Handelsverkehr; Rechte der Niederlassung u. s. w. der Staatsangehörigen (Art. 1). — Die Einfuhr aus Frankfurt nach Großbritannien, und umgekehrt, soll, abgesehen von dem Ursprung der Waaren, nicht höher besteuert werden, als dieselben Waaren aus einem andern Lande kommend (Art. 2). — Die Ausfuhr soll in gleicher Weise weder mit höherer Abgabe belastet, noch durch geringere Rückzölle oder Prämien begünstigt werden (Art. 3). — Kein Verbot gegen Handelsartikel des einen oder des anderen Staates, das nicht gleichmäßig dieselben Handelsartikel aller anderen auswärtigen Staaten träfe (Art. 4). — Erhöht Großbritannien seinen Tarif in Bezug auf Frankfurtische Handelsartikel, so behält Frankfurt eine aus-

Digitized by Google

gleichende Erhöhung auf britische Waaren sich vor (Art. 5). Einfuhr und Ausfuhr auf britischen oder Frankfurtischen Schiffen gleichgestellt, ob sie aus dem Schiff der einen Flagge in das der andern umgeschlagen, oder aus einer Niederlage geholt wird, wohin sie durch ein Schiff der andern Flagge gebracht worden (Art. 6, 7). — Gleiche Schiffsabgaben u. dgl. für britische und Frankfurtische Schiffe (Art. 8). — Nationalität der Schiffe — für ein Frankfurtisches Schiff gilt das in Frankfurt erbaute, mit drei Viertheilen Angehöriger irgend eines deutschen Bundesstaates bemannte (Art. 9). — Keine höhere Abzugsteuer, als für das Eigenthum der eignen Staatsangehörigen (Art. 10). — Fernere Ausdehnungen und Erweiterungen vorbehalten (Art. 11). — „Es ist weiter zwischen den hohen vertragschließenden Theilen ausdrücklich vereinbart worden, daß Nichts in der gegenwärtigen Uebereinkunft die freie Stadt Frankfurt auf eine mit ihren bundesverfassungsmäßigen Verpflichtungen, als Mitglied des deutschen Bundes, unverträgliche Weise binden soll" (Art. 12). — Zehnjährige Dauer des Vertrages; zwölfmonatliche Kündigungsfrist; nach neun Jahren kann gekündigt werden (Art. 13). — Die Ratificationen in zwei Monaten, oder früher, in London auszuwechseln (Art. 14).

c) Verhandlungen des gesetzgebenden Körpers über den englischen Vertrag.

Eine Commission, bestehend aus sieben Mitgliedern, stattete am 20. Juni dem gesetzgebenden Körper ihren Bericht ab.

Daß der Vertrag nicht der Handelskammer zur Begutachtung übergeben worden, suchte die Commission aus formellen Gründen zu rechtfertigen. Die Frage, ob nicht, vor der Erwägung des vorliegenden Vertrages, die Beibehaltung

Digitized by Google

oder Abänderung des bisherigen Handelssystems erörtert werden müßte, ward von der Commission aufgeworfen und verneint. Die Beibehaltung des Systems sei theils (durch den mitteldeutschen Vertrag, dessen fortdauernde Verbindlichkeit auch gegen Kurhessen geltend gemacht worden) zur rechtlichen Nothwendigkeit geworden, theils sei sie längst von allen verfassungsmäßigen Behörden, so zu sagen, in allen Instanzen und nach allen Beziehungen bejahend entschieden. Der, eine Annäherung an das preußische Zollsystem bezweckende Antrag eines Mitgliedes der gesetzgebenden Versammlung sei fast einstimmig zurückgewiesen worden.

Der vorliegende Vertrag selbst gehe nicht einmal so weit als der mitteldeutsche. Nicht unbedingt schließe er den Anschluß an ein fremdes Zollsystem aus, sondern nur sofern dadurch eine Erhöhung der Handelsabgaben gegen England entstehen sollte, welche Erhöhung jedoch nie im Interesse der Stadt liegen werde. Der Vertrag werde (hauptsächlich auch in Berücksichtigung der zwischen den Regierungen von Großbritannien und Hannover bestehenden engen Beziehungen) nicht wenig dazu beitragen, einem, dem wohlverstandenen Interesse der Mehrzahl der deutschen Staaten entsprechenden System des freien Handels in Deutschland eine neue Stütze gegen das Umsichgreifen der Mauthverbände zu geben. Die Vortheile würden von um so größerem Gewicht für Frankfurt sein, als sie nicht ausschließlich Frankfurt, sondern auch, jedoch nur unter der Vermittelung von Frankfurt, ganz Deutschland zu Statten kommen würden. Die Verpflichtungen, welche Frankfurt eingehe, seien entweder durch den mitteldeutschen Verein schon begründet, oder könnten doch unter keinen Umständen als dem Interesse der Stadt zuwider gedacht werden. Die Verpflichtung gegen den deutschen Bund sei ausdrücklich vorbehalten.

Digitized by Google

Eine lebhafte Discuſſion folgte. Ein Mitglied der Verſammlung verlas ein Separatvotum, bevorwortete, daß ſich Frankfurt dem preußiſchen Zollverband anſchließen ſollte, ſei ſeine Meinung keineswegs, „da man ſich der Plackerei nicht ausſetzen wolle"; indeſſen lebten wir in einer Zeit, wo man nicht einmal drei Monate vorausbeſtimmen könne, wie es bis dahin gehen werde; um deſtoweniger ſolle man ſich auf einen Zeitraum von zehn Jahren zu Etwas feſt verbindlich machen, ſondern entweder den Termin kürzer ſtellen, oder wenigſtens dies Jahr noch verſtreichen laſſen, damit man nochmals Alles genau in Ueberlegung ziehen könne, und von ſeinen Committenten keine Vorwürfe zu erwarten habe.

Ein anderes Mitglied meinte, ohne reelle Vortheile ſich auf zehn Jahre zu binden, ſei doch gar zu bedenklich; er ſei, fügte er hinzu, zwar kein Anhänger oder Lobredner des preußiſchen Mauthſyſtems, doch könnten Umſtände eintreten, welche dies Syſtem, und einen Anſchluß an daſſelbe aus einem ganz anderen Geſichtspunkte betrachten ließen, als gegenwärtig.

Dagegen ward bemerkt: allerſeits ſei man darüber einverſtanden, daß im gegenwärtigen Augenblick der Beitritt Frankfurts zu irgend einem fremden Zollſyſtem nur ſchadenbringend und vernichtend ſein könne. Dieſe Wahrheit werde auch in zehn Jahren noch dieſelbe ſein; ja es ſei vorausſichtlich, daß der vorliegende Vertrag ſogar dem mitteldeutſchen Handelsverein eine erneuerte Kraft und Conſiſtenz verleihen werde. Nur zwei Wechſelfälle könne man im Auge haben, entweder daß im Lauf der zehn Jahre der 19te Artikel der Bundesakte eine für alle deutſchen Bundesſtaaten gültige Beſtimmung herbeiführen werde, und dieſer Fall ſei im Vertrage vorgeſehen; oder aber, daß Frankfurt etwa durch Nothwendigkeit und unabwendbare Macht der Verhältniſſe gezwungen

Digitized by Google

würde, im Lauf dieser zehn Jahre dem preußischen Zollsystem sich anzuschließen. Sollte je wirklich gegen alle Wahrscheinlichkeit der Fall eintreten, daß sich Frankfurt einem solchen Mauthsystem anschließen müsse, so habe überhaupt kein Vertrag, kein Verhältniß für Frankfurt mehr Interesse; denn ein solcher Anschluß würde das Lebensprinzip der Stadt verletzen, ihre mercantilische Existenz vernichten; in einem solchen Falle würde Alles verloren sein.

Mit einer Mehrheit von 57 Stimmen gegen 11 verneinende ward beschlossen: es solle dem vorgelegten Handels- und Schiffahrtsvertrage mit England die verfassungsmäßige Sanktion ertheilt werden.

d) Stimmung gegen den englischen Vertrag, im Zollverein und in Frankfurt selbst.

Es ist schwer, den Sturm zu beschreiben, der gegen diesen Vertrag sich erhob. Ein Zeitblatt, das zu Schwelm in Westphalen erschien, sagte unter preußischer Censur: der englische Vertrag mache einer wahren deutschen Stadt Schande; Frankfurt verdiene nicht, Bundesstaat zu sein, weil es dem Zollverein nicht beigetreten, und — der Emeute vom 3. April 1833 nicht habe vorbeugen können.

Bei solcher Argumentation konnte es nicht ausbleiben, daß von der andern Seite her Stimmen daran erinnerten wie Danzig (einst unsere Schwesterstadt im Hansabunde) durch die Gewalt des übermächtigen Nachbars bedrängt und geängstet, wie sie von allen Seiten umstellt und die Land- und Wasserverbindung ihr verkümmert worden, bis endlich die Besetzung der Stadt durch preußische Truppen, und ihre Einverleibung am 23. Februar 1793 erfolgte, „in gewisser Ueberzeugung des göttlichen Wohlgefallens", und unter An-

Digitized by Google

führung des Grundes, daß Jacobiner in der Stadt ungestraft ihr Wesen getrieben. Auf so dunkle Blätter der Geschichte wird man durch maaßlose Heftigkeit preußischer Patrioten hingewiesen.

Unzweideutig, aber gehalten, war die Sprache der zweiten Kammer des Großherzogthums Hessen. Die Addresse vom 16. December 1832 erwähnte des von der deutschen Bundesversammlung geäußerten Wunsches, die materiellen Interessen des deutschen Volkes zu fördern, mit dem bedeutungsvollen Zusatze: wenn dieser Wunsch benutzt werden wollte, um durch halbe Maaßregeln die Speditions- und Commissions-Interessen einiger deutschen, mit nicht-deutschen handeltreibenden Völkern in enger Verbindung stehender Staaten und Städte zu befördern, und ein wohlbegründetes Handelssystem zu untergraben, so werde die öffentliche Meinung solche Bestrebungen vereiteln und nach ihrem wahren Werthe gewürdigt werden lassen. In Erwiderung brachte der Großherzog (17. December 1832) der Kammer in Erinnerung, „daß es ihr auf ihrem Standpunkte nicht zustehen könne, ihm Urtheile über die Handlungsweise anderer Bundesregierungen vorzutragen, deren Recht, ihre Staatsmaaßregeln nach eignem Gutdünken zu bestimmen, er ebenso unumwunden anerkenne, als dieselben ihm ein Gleiches zugestehen". Damit war denn freilich die von der Kammer festgehaltene Auffassung nicht widerlegt.

Wenn es darauf ankäme, die Ungunst der öffentlichen Meinung von der damaligen Politik der freien Stadt Frankfurt abzuwenden oder doch zu zertheilen, so ließe sich heute von den Zugeständnissen reden, welche Preußen — Preußen selbst, in Vertretung des deutschen Zollvereins, den Engländern im Jahr 1841 entgegengetragen. Es ließe sich von dem Vertrage Hannovers mit England sprechen, vom 22. Juli

Digitized by Google

1844, zu einer Zeit, als Hannover nicht mehr durch die Perſon deſſelben Herrſchers zur britiſchen Politik in den alten Beziehungen ſtand. Es ließe daran die Frage ſich knüpfen, ob denn Preußen oder Hannover in ihren Verträgen der bundesverfaſſungsmäßigen Verbindlichkeit ausdrückliche Rechnung getragen, wie Frankfurt es gethan. Aber vom vaterländiſchen Standpunkt betrachtet würd' es ein dürftiges und vergebliches Beginnen ſein, den einen Vorwurf mit dem andern ausgleichen zu wollen. Jedem vielmehr, der Ohren hat zu hören, ruft die unglückliche Politik Frankfurts im Sommer 1832 die Warnung zu: meidet auch den böſen Schein!

In Frankfurt ſelbſt waren die Meinungen über den engliſchen Vertrag ſehr getheilt, und fanden in dieſer Weiſe ihren Wiederhall in den öffentlichen Blättern. Ein Akt nicht gemeiner Staatsklugheit, hieß es von der einen Seite, ſei dieſer Vertrag; wenn auch nicht erhebliche commercielle Vortheile, ſo gewähre er doch eine neue Bürgſchaft für die politiſche Selbſtändigkeit. Auf der andern Seite: der Knoten ſei durch den engliſchen Vertrag nicht gelöſet, ſondern zerhauen; auch ſei die Mehrzahl der Weiterblickenden dem Vertrag abhold. Man erfuhr, die Minderheit der Handelskammer habe gegen den Vertrag förmlich proteſtirt. Die Umgehung ihres Gutachtens, wenn ſie auch formell ſich rechtfertigen ließ, konnte doch dem übeln Verdacht einer Abſichtlichkeit ſich nicht entziehen, und ließ auf eine weſentliche Differenz in der Beurtheilung der commerciellen Intereſſen ſchließen.

Auch an ſolchen Schriften fehlte es nicht, welche ſchon durch ihre Sprache ankündigten, daß ſie nicht an die kaufmänniſche Intelligenz allein, ſondern an die große Mehrzahl der Bürger mit ihren Erörterungen ſich wendeten. Eine derſelben (im Februar 1834), die man einem Frankfurtiſchen

Digitized by Google

Rechtsanwald zuſchrieb, ſagte unter Anderem: „Soll nun Frankfurt beharren in gehäſſiger Oppoſition gegen das übrige Deutſchland? ein Schmuggelplatz für Engländer und Franzoſen? .... Frankfurts Intereſſe fordert eine ſolche unnatürliche Stellung nicht; nur die Selbſtſucht einer Minderzahl möchte für immer uns in den Kreis einer verwerflichen Politik bannen. Das Beſte der Stadt iſt nicht, wie man überreden möchte, an eine Londoner oder Pariſer Elle gefeſſelt, ſondern an die Wurzeln, die unſer Handel ſeit Jahrhunderten in deutſchem Boden geſchlagen hat, und die durch unſere Abſonderung von den zollvereinigten Staaten nunmehr abgegraben ſind". Ueber die vorherrſchend negative Tendenz des mitteldeutſchen Vereins: „es war ein Vertrag, nicht viel mehr werth, als wenn ſich Jungfern einander verſprechen, nicht ohne den Willen der Andern zu heirathen". Endlich über den engliſchen Vertrag: „Entkleidet man jenen Vertrag aller überflüſſigen Schnörkel und Zierrathen, ſo bleibt im Weſentlichen Nichts übrig, als (Art. 1 und 2) daß man die Frankfurter Kaufleute mit ihren Waaren künftig nicht barbariſcher in England behandeln will, als andere Nationen; Art. 5, daß unſer Gebiet ein engliſcher Schmuggelplatz bleiben ſoll; Art. 3 — 9, daß unſere Schiffe den britiſchen gleichgeſtellt werden und Art. 13, daß wir zehn Jahre lang mit dieſem Vertrage, dem wahren Nagel am Sarge unſerer bürgerlichen Wohlfahrt, zum Beſten einer kleinen Minderzahl, feſtgenagelt werden ſollen".

Nur unter einer Vorausſetzung kann eine ſolche Sprache eine nachhaltige Wirkung hervorbringen, wenn nämlich ein Nothſtand ſchon begonnen hat, oder doch in naher Ausſicht ſteht. Wirklich begann der Mittelſtand und die um täglichen Lohn arbeitende Claſſe die Abnahme der gewohnten Nahrung zu verſpüren. Ein heidelbergiſcher Nationalökonom pralte laut:

Digitized by Google

ein sehr starker, vielarmiger und knochenfester Bruchtheil von Frankfurts Staatsbürgerschaft, welcher jetzt hungere und ächze, werde in allen Jahreszeiten unter dem Vereinshorizont sich besser stehn als jetzt; auch haben die Plebejer der Mainrepublik hiervon ein ebenso richtiges als lebhaftes Vorgefühl. Ebenderselbe vertröstete die Hauseigner auf die höheren Hausmiethen, womit sie den theureren Caffee bezahlen würden.

Das erwähnte Frankfurtische Pamphlet aber bezog sich auf eine Erklärung der Handelskammer vom 21. Dec. 1831, in welcher schon damals die unheilvollen Folgen der Isolirung vorhergesagt worden. Es fuhr fort: „Unsere Handelspolitik, vor einigen Jahren noch ein Problem für den Unerfahrenen, ist jetzt ein einfaches Rechenexempel geworden, aus jedem hiesigen Handlungsaddreß-Calender zu lösen. Man zähle nur, so wird man bald finden, daß sich die englischen und französischen Waarenhändler zu der Zahl derjenigen Kaufleute, deren Geschäfte durch unsere Ausschließung fast ganz aufgehört haben, vielleicht wie 1 zu 20 verhalten mögen. Wo bleibt nun noch die Zahl der Bürger, die von dem, in den Umkreis von einigen Meilen reichenden Detailhandel lebten? Wo bleiben die Wirthe mit ihrer einträglichen Fuhrmannswirthschaft? .... Pochen wir nicht auf unser Geld; verschlossene Geldkisten nützen dem Staate Nichts. Geld hat nur Werth, wenn es in Umlauf kömmt durch Handel und Verkehr, wenn Spekulation und Betriebsamkeit es aus den Cassen treibt und zum Strom umwandelt, der von Hand zu Hand zu den Dachkammern steigt und durch die Hütten der Tagelöhner rollt. Das Geld ist an keinen Platz gebunden; das Geld fließt hin, wo es sich nutzbar macht. Unsere Capitalien werden hinströmen, wo der Handel sie Zinsen tragen macht; und den Capitalien folgen allmälig die Herren. Pochen wir nicht auf unsere geographische Lage; jeder Ort

Digitized by Google

einige Stunden oberhalb oder unterhalb unserer Stadt, hat dieselbe Lage, und Mainz hat eine noch weit bessere. ..... Daß sich die Handelsverhältnisse so gestalten würden, hätte die Regierung einer der ersten Handelsstädte längst voraussehen sollen; sie hätte der Stadt bei Zeiten, wo ihr Beitritt noch Werth für Preußen hatte, in einem fast ganz Deutschland umfassenden System eine, ihren Mitteln und ihrem Einfluß angemessene Stellung sichern sollen. Freilich kostet dieser Beitritt auch Opfer. Unser allerdings beträchtlicher Handel in englischen und französischen Manufakturen wird dadurch gefährdet; allein, wenn wir auch nicht beiträten, so sind wir dadurch dieses Handels noch nicht versichert. Ist derselbe noch etwas anderes als ein Schmuggelhandel, der aufhören muß, sobald Badens Beitritt den Schmugglern diese bequeme Grenze entzieht? Für unser kleines Gebiet wird es dann schon Mittel geben. Was kann es kosten, eine Mauer um uns zu ziehen, gleich der chinesischen? oder die Douaniers sich die Hand reichen zu lassen, zum Blindekuhspiel im Kreise? Die vereinigten Regierungen werden schon unserm Witze gewachsen sein!.... Frankfurt kann sich nicht wegen des zweifelhaften Erfolges einer kleinen Minderzahl in eine feindselige Stellung zum übrigen Deutschland setzen, dessen Macht und Hülfe ihm in bedrängten Zeiten näher liegen, als englische Flotten".

e) Nutzanwendung auf das Verhältniß der Hansestädte.

Man hat wohl die Behauptung vernommen, daß Verhandlungen, die in diesem Tone öffentlich geführt wurden, wesentlich dazu beitragen mußten, den Eindruck hervorzubringen, daß der bedrängten Stadt keine Wahl mehr übrig bleibe, und daß sie zum Anschluß unter den Bedingungen, die man ihr eben gewähren möge, sich werde bequemen müssen.

Digitized by Google

Ueberhaupt hieß es, die Unterhandlungen seien besonders dadurch erschwert, und ein besserer Erfolg derselben dadurch unmöglich geworden, daß man die ganze Frage zuvor in offnen Schriften und Discussionen auf den Markt gebracht.

Ihre Commission kann nicht in Abrede stellen, daß eine Unterhandlung unter üblen Vorzeichen angeknüpft wird, wenn solche Stimmen ihr voraufgehen, und unwiderlegt bleiben. Aber dieser letzte Umstand ist eben der entscheidende. War die Noth eine wirkliche? War sie durch ein Versäumen des rechten Augenblicks, war sie in Folge des täuschenden Vertrauens entstanden, das eine irrige Bahn als die einzig richtige und sichere anpries? Wenn es sich so verhielt, so lag die Thatsache offenkundig, augenscheinlich vor. Und wenn auch kein Frankfurtischer Bürger jenen Ton angegeben hätte, in hundert und hundert Organen der Oeffentlichkeit würde er noch schonungsloser angestimmt worden sein. Die schwachen Fersenstellen eines Gemeinwesens bleiben Denjenigen, die draußen stehen und die bei deren Wahrnehmung interessirt sein könnten, darum noch nicht verborgen, weil im Innern keine laute Erwähnung derselben vorfällt.

Wenn Ihre Commission durch diese Bemerkung den einfachen Gang der historischen Darstellung unterbrochen hat, wenn sie das Warnende, was in Frankfurts Beispiel liegt, hervorzuheben nicht unterlassen konnte, so glaubt sie zu gleicher Zeit, einem Mißverständnisse begegnen zu sollen, in welchem ein Theil der deutschen Presse den ganzen Vorgang zur Bedrohung der Hansestädte auszubeuten versucht hat.

Ihre Commission verwechselt keinen Augenblick die, durch den Main vermittelte Rheinschiffahrt ins offene Meer mit dem Segen des Elbverkehrs, noch die eigenthümlichen Verhältnisse und Anforderungen der Handelsbewegung in Seestädten mit der Lage einer Binnenstadt. Aber nicht darauf

Digitized by Google

kömmt es an, inwiefern andere deutſche Staaten den Hanſeſtädten in längerer oder kürzerer Friſt, in größerem oder kleinerem Umfang, ſo viel Uebels anthun könnten, um ſie gegen ihren Willen zum Anſchluß an den Zollverein zu zwingen — ein Beginnen, das im Fall des vollſtändigen Erfolges den Staaten des Zollvereins zu geringer Ehre gereichen könnte. Sondern, indem bei deutſchen Bundesſtaaten eine gegen ihres Gleichen feindſelige Politik nicht vorausgeſetzt werden darf, indem vielmehr ein Zuſammenwirken Aller, eines Jeden nach ſeinen Kräften, zu gemeinſamen Zwecken aus der ehrlich verſtandenen Bundespflicht abzuleiten iſt, kann es nur um eine gegenſeitige Verſtändigung über die zweckmäßigſte Art und Weiſe dieſes Zuſammenwirkens ſich handeln. Als der erſte Schritt dazu erſcheint der Verſuch, des Sachverhältniſſes, der Intereſſen des Zollvereins, der Lebensbedingungen des Handels der Hanſeſtädte ſich klar bewußt zu werden. In dieſem Sinn iſt, dem ausgeſprochenen Wunſch der Sektion gemäß, die gegenwärtige Arbeit übernommen, und bis auf dieſen Punkt geführt.

Auf dieſem Punkt aber angelangt, kann Ihre Commiſſion des ſchmerzlichen Eingeſtändniſſes ſich nicht erwehren, daß die Schweſterſtadt am Main von anderen Grundſätzen auszugehen, daß ſie den Zollverein als einen Feind zu betrachten ſchien, den man mit *fremder* Hülfe bekämpfen und vom eignen Gebiet zurückweiſen müſſe; daß ſie von einem wenig beſagenden Vertrag mit einer nicht-deutſchen Handelsmacht täuſchende Erwartungen hegte, und in trügeriſcher Sicherheit befangen war; daß erſt die vollendete Thatſache des Nothſtandes ihrer Politik eine *neue, unabweislich gewordene* Wendung aufdrängte, daß ſie endlich zu Unterhandlungen — alſo zum *Verſuch einer Verſtändigung* mit deutſchen Verbündeten — erſt da und dann ſich entſchloß,

Digitized by Google

als ihr Entſchluß — der einzige, der nun noch zu faſſen war — von der nutzlos aufgeregten Stimmung auf beiden Seiten als eine Unterwerfung bezeichnet werden mochte.

f) Verhandlungen über den Anſchluß. — Aufhebung des engliſchen Vertrages (1834, 1835).

Am 26. Februar 1834 erfuhr man, daß die Handelskammer in einer Mehrheit von 18 gegen 3 Stimmen, den Senat erſucht habe, einen Verſuch wegen Anſchließung zu machen, jedoch möglichſt die frankfurtiſchen Verhältniſſe zu berückſichtigen; am 9. April, daß die Mehrzahl einer Senatscommiſſion im Sinne dieſes Geſuches ſich ausgeſprochen habe. Bereits am 19. April ward ein Mitglied der Behörden als Commiſſar bezeichnet. Es ſcheint aber noch geraume Zeit verſtrichen zu ſein, ehe die Unterhandlungen eröffnet werden konnten. Als der Grund einer aus Berlin nicht erfolgenden Rückäußerung ward eine Krankheit des Herrn von Eichhorn angeführt. Inzwiſchen war im Oktober eine Bittſchrift um Beſchleunigung, mit Hunderten von Unterſchriften bedeckt, dem Senat übergeben. Immer anſchaulicher ward der dringende Beweggrund ſolcher und ähnlicher öffentlicher Schritte. Großes Aufſehen erregte es, als die im November abgereiſeten Bevollmächtigten um die Mitte Decembers zurückgekehrt waren, ohne ihre Reiſe weiter fortgeſetzt zu haben, als bis Leipzig.

Zu Anfang des Jahres 1835 hieß es, drei Schwierigkeiten ſtehen beſonders dem Anſchluß entgegen: der engliſche Vertrag, die Beſtellung eines genügenden Perſonals für die Handhabung der Freihafen-Einrichtungen, und das in Frankfurt beſtehende Geſammt-Handwerksprivilegium. In Bezug auf das Letztere hatte bereits im September 1833 der darmſtädtiſchen Kammer die Motion vorgelegen: die großherzogliche Regierung möge dem Beitritt Frankfurts nur unter der Be-

Digitized by Google

dingung zustimmen, wenn der Zunftzwang in der freien Stadt aufgehoben werde.

Im Juli 1835 ward mit einem Male in öffentlichen Blättern die Geldfrage — die Vertheilung der Zolleinkünfte — als ein Hauptpunkt besprochen. Im September ward versichert, durch Preußens Nachgiebigkeit in diesem Punkte — der Repartition — seien die Contrahenten einander bedeutend genähert.

Im November machte ein Correspondent aus Stuttgart die Entdeckung, Nassau sowohl als Frankfurt seien eigentlich doch zu klein, um jeder Staat für sich eine Virilstimme in Anspruch nehmen zu können, man werde wohl Beide durch Einräumung einer Collectivstimme abfinden.

Am 23. December war ein Mitglied des Senats nach London abgereiset, und am 29sten desselben Monats ward in London bereits ein Vertrag unterzeichnet, durch welchen die Artikel 1, 2, 3, 4 und 5 des Vertrages vom 13. Mai 1832 für aufgehoben und wirkungslos erklärt werden, weil, wie der Eingang besagt, seitdem Umstände eingetreten, wodurch gewisse Bestimmungen des Vertrages von 1832 störend für das Handelsinteresse der freien Stadt Frankfurt geworden seien.

Die Times eiferten, nicht gegen die Aufhebung des Vertrages, sondern gegen dessen ersten Abschluß. Das britische Ministerium hätte besseren Bescheid wissen müssen, als durch die einseitigen Vorstellungen einer Stadt im Gegensatz zu den 24 Millionen der sie umgebenden Staaten sich irre leiten zu lassen. Es habe sich lächerlich gemacht durch den Abschluß eines Handels- und Schiffahrtsvertrages mit einer Binnenstadt, in welcher selbst die Stimmen über die Zweckmäßigkeit getheilt gewesen. Die Interessen Frankfurts seien nicht die von Großbritannien. England habe nicht darauf zu sehen, ob seine Waaren in Frankfurt verkauft werden, es habe nur

Digitized by Google

seinen Gesammthandel mit Deutschland im Auge zu halten. Ob man denn den britischen Gesandten in Frankfurt gar nicht befragt habe, oder ob er so wenig unterrichtet gewesen, um nicht einmal das Lächerliche einer so verfehlten Maaßregel dem Ministerium durch zeitige Vorstellungen zu ersparen?

g) Bedingungen, denen Frankfurt sich unterwerfen muß.

Am 2. Januar 1836 wurde in Berlin der Anschlußvertrag für Frankfurt unterzeichnet.

Ein Zeitungsartikel vom Oktober 1835 hatte unter Anderm auf das Gewicht aufmerksam gemacht, welches der Stimme Frankfurts im Rathe des Zollvereins, der Natur der Sache nach, zukommen werde. „Und dieses Mitsprechen", hieß es, „diese Stimme beim Zollcongreß, wird gesichert sein!"

Schon die Ansicht des offenen Vertrages, bei der Vergleichung mit dem Wortlaut der Beitrittsverträge anderer Staaten, erweckte in dieser Beziehung sehr trübe Besorgnisse.

Der badische Vertrag vom 2. Mai 1835 spricht im 33sten Artikel von dem alljährlichen Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsglieder, „zu welchem ein jedes der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist." Die letzten Worte finden sich nicht in dem Beitrittsvertrage von Nassau (10. December 1835), noch in dem für Frankfurt. Sind denn beide Staaten nicht als Vereinsglieder im vollen Sinne zu betrachten? Der 30ste Artikel des frankfurtischen Vertrages lautet: „der für den Fall getroffenen Verabredung, daß andere deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen geben sollten, in den durch die Verträge .... begründeten Zollverein aufgenommen zu werden, tritt die freie Stadt Frankfurt auch ihrerseits bei." Und der 31ste Artikel: „Auch ist die freie Stadt

Digitized by Google

Frankfurt damit einverstanden, daß die contrahirenden Regierungen sich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten dem Verkehr ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verschaffen." Ist denn die freie Stadt Frankfurt von der Theilnahme an solchen Berathungen und Entscheidungen ausgeschlossen?

Es ist bekannt genug, daß von Nassau sowohl, als von Frankfurt Bevollmächtigte auf den Zollcongressen erscheinen. Ebenso, daß von Nassauischer Seite kein Einspruch gegen die von der Krone Preußen vertretenen Ansichten zu erwarten steht, und daß der von Frankfurt abgeordnete Sachverständige nur speciell frankfurtische Interessen nachzuweisen und zu vertreten hat.

Ueber den Maaßstab der Repartition der Zolleinnahme schweigt der offene Vertrag. Aus den von Zeit zu Zeit bekanntgemachten Ergebnissen der Abrechnung ersieht man, daß auf den Frankfurtischen Antheil am reinen Ertrag eine Quote fällt, die etwa das Vierfache der Summe beträgt, welche nach dem einfachen Verhältniß der Bevölkerung auf Frankfurt kommen würde. Aber auch wenn der Unterschied der Consumtion einer volkreichen, wohlhabenden und wohllebenden Stadt mit der des platten Landes noch mehr berücksichtigt, und das Verhältniß für Frankfurt noch günstiger gestellt wäre, so kann Ihre Commission nicht bergen, daß unter allen Verhältnissen eine Veräußerung von Ansprüchen der Ebenbürtigkeit um ein Linsengericht nie in Frage kommen müßte, und daß jede Verkürzung des Einflusses, den die Stimme der ersten Handelsstadt des deutschen Binnenlandes im Zollcongreß üben könnte, für die gemeinsamen Handelsinteressen Deutschlands tief zu beklagen wäre.

Digitized by Google

13. Beitritt von Braunschweig (1841).

Eine Berliner Correspondenz vom September 1835 hatte verkündigt, Frankfurt sei der eigentliche Edelstein im großen Gebäude des Zollvereins, und Frankfurt werde vielleicht für längere Zeit der letzte deutsche Staat sein, welcher beitrete, wenn nicht Braunschweig den Interessen Hannovers untreu werde.

Der letztere Theil dieser Weissagung mochte nur Wenigen noch im Gedächtniß sein, als, plötzlich und unerwartet, Braunschweig im März 1841, in Berlin den Wunsch zu erkennen gab, über seinen Anschluß an den deutschen Zollverein zu unterhandeln. Es war dies in Folge von Mißverständnissen zwischen den Regierungen von Braunschweig und Hannover, deren weitere Erwähnung nicht hierher gehört, deren Verlauf aber, nebst den Unterhandlungen der Krone Preußen mit Braunschweig und Hannover, in einer Reihe von Staatsschriften dargelegt ist, welche im Jahre 1844 von den betreffenden Regierungen, die solcher Gestalt die Oeffentlichkeit zum Zeugen ihrer Handlungsweise aufriefen, publicirt worden sind.

Die Abwickelung der Verhältnisse mit Hannover, die genügende Gränzbewachung gegen den Schmuggelhandel, würde, auch bei einer weniger gereizten Stimmung, große Schwierigkeiten dargeboten haben.

Braunschweig entschloß sich, seinen Harz- und Weserdistrikt für das Jahr 1842 noch im Steuerverbande Hannovers zu belassen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß Hannover selbst dem Zollverein binnen Kurzem beitreten werde.

14. Verhandlungen mit Hannover (1841 — 1843).

a) Vorläufige Verhandlungen (1841).

Die Bevollmächtigten Hannovers hatten am 6. Septbr. 1841 die Wichtigkeit der durch den Zollverein bezweckten com-

Digitized by Google

merciellen Einheit Deutschlands anerkannt, und für die hannoversche Regierung das Vertrauen in Anspruch genommen, daß sie darin, wie in den freundschaftlichen Verhältnissen zu Preußen, die dringende Aufforderung finde, sich dem Vereine anzuschließen, sobald nicht mehr Gründe von überwiegender Wichtigkeit sie davon zurückhielten. Solche Gründe aber seien dermalen in der That vorhanden, und notorisch zum Theil von der Art, daß ihre Beseitigung nicht von der Regierung abhänge. Ueber den Zeitpunkt, wann diese Gründe cessiren würden, könne die hannoversche Regierung Nichts entscheiden, und deshalb, der Aufrichtigkeit gemäß, sich nicht mit größerer Bestimmtheit darüber aussprechen.

Einen bestimmten Termin zu bezeichnen, innerhalb dessen der Anschluß bewerkstelligt werden sollte, hat die hannoversche Regierung wiederholt abgelehnt.

Eine vertrauliche Mittheilung vom 23. October 1841 bemerkt ferner: die Gründe, welche bis jetzt die hannoversche Regierung vom Beitritt abgehalten haben, liegen außerhalb des Kreises einer Unterhandlung mit den zollverbündeten Staaten. Darin aber liege der wesentliche Unterschied, welcher zwischen Hannover und zwischen anderen Ländern Deutschlands stattfinde, bei welchen letzteren es nur auf eine Verständigung über die Bedingungen des Beitritts angekommen, um dieselben unverzüglich aller Vortheile des großen Zollverbandes theilhaftig werden zu lassen. Die Zusage, daß die erforderlichen Untersuchungen und Prüfungen förderſamst sollen begonnen werden, wird zur Abwehr jedes Mißverstandes, durch die offene Erklärung erläutert, daß die Regierung den Beginn eigentlicher Verhandlungen über den Beitritt zum Zollverband als unthunlich ansehe, bevor es nicht gelungen sein werde, wenigstens die wesentlichsten jener Hindernisse aus dem Wege zu räumen. Daß die Be-

Digitized by Google

mühungen hierauf unausgesetzt werden gerichtet sein, bedürfe keiner weiteren Versicherung; liege es doch schon aus andern Gründen im dringenden und eigenen Interesse Hannovers. Es sei noch ein anderer Gegenstand, durch welchen der Beitritt, und überhaupt die Eröffnung eigentlicher Unterhandlungen gleichfalls bedingt sein werde; doch sei die Erledigung dieses Gegenstandes nur von gegenseitiger Verständigung abhängig. Ueber einige der wesentlichsten Punkte nämlich, welche das Zustandekommen einer Vereinbarung bedingen, sei es unerläßlich, daß vorgängig eine vertrauliche Mittheilung stattfinde, damit sich sofort übersehen lasse, ob überhaupt von einzuleitenden Unterhandlungen ein glückliches Resultat zu erwarten sei. Dahin gehöre namentlich, daß jedenfalls eine Herabsetzung der Tarifsätze für einige derjenigen überseeischen Produkte stattfinde, die nach der Lebensweise eines großen Theils der Bewohner des Königreichs zu den ersten Lebensbedürfnissen derselben gerechnet werden, und daß den königlichen Cassen einige Einnahmen gesichert bleiben, deren dieselben nicht würden entbehren können.

Preußen legte großen Werth darauf, ja, man könnte fast sagen, Preußen war ängstlich bemüht, daß Alles vermieden werde, was einem Zwang und den gehässigen Mitteln dazu, was einem Zollkriege hätte ähnlich sehen können. Die rücksichtsvollste Behandlung Hannovers motivirt es dadurch, daß Hannover sonst vor seinen Unterthanen und vor ganz Deutschland sich darauf berufen würde, man habe ihm nicht Zeit lassen wollen; daß bei einem weniger rücksichtsvollen Verfahren die öffentliche Meinung in Hannover, und es stehe zu fürchten (denn der Zollverein habe auch seine Gegner) in Deutschland sich gegen den Zollverein erklären, daß, wenn die Gemüther gegen den Zollverein durch gerechte und ungerechte Klagen eingenommen wären, der so wünschenswerthe Beitritt der noch

Digitized by Google

isolirt stehenden Staaten Norddeutschlands würde hintertrieben werden.

Von diesen Erwägungen ausgehend, vermittelte Preußen den Entschluß Braunschweigs, den Harz- und Weserdistrikt noch für das Jahr 1842 beim Steuerverein, dem Wunsche Hannovers gemäß, und mit Rücksicht auf dessen ausgesprochene Bereitwilligkeit, zu belassen. Dieser Entschluß war nicht ganz leicht auszuwirken. In Braunschweig schien man auf die Geneigtheit Hannovers nicht eben zu zählen; man glaubte zu wissen, daß dieselbe wenige Wochen vor den letzten Aeußerungen nicht die leitende Ansicht gewesen; ja, in Bezug auf eben diese Aeußerungen ward angedeutet, man könne Hindernisse einer Sache beseitigen, ohne darum die Sache selbst zu thun.

b) Bedenken und Bedingungen von Seiten Hannovers (1842).

Man muß gestehen, daß die vertrauliche Mittheilung über einige vorläufig zu erörternde Punkte, welche in der Note vom 23. October 1841 angekündigt war, ziemlich lange auf sich warten ließ. Sie erfolgte endlich am 2. August 1842. Nach reiflicher Erwägung und nach der allgemeinen, sehr entschieden hervorgetretenen öffentlichen Meinung im Königreiche, könne ein erwünschtes Resultat der Verhandlungen nur dann erwartet werden, wenn die Zollvereinsstaaten sich entschließen sollten, auf die eigenthümlichen Interessen und Verhältnisse des Steuervereins wesentliche Rücksicht zu nehmen. Das Gerücht rede fortwährend von großer Unzufriedenheit, welche in den neuerdings angeschlossenen Ländern herrschen solle; ein übertriebenes Gerücht ohne Zweifel, das aber doch nicht verfehlt habe, eine Stimmung hervorzurufen, deren allmälige Veränderung nur im Verlauf eines längeren Zeit-

Digitized by Google

raums erwartet werden könne. Die Regierung sei bei jeder Veränderung des Steuersystems an die Mitwirkung der Stände verfassungsmäßig gebunden, auf die Stände aber übe die öffentliche Stimmung den entschiedensten Einfluß. So könne denn dieser Gegenstand nur mit der größten Vorsicht und in keiner Beziehung übereilt betrieben werden.

Darauf werden acht Punkte zusammengestellt, welche bei den Verhandlungen würden zur Erwägung kommen müssen. Es ist nicht uninteressant zu vernehmen, von welchen Zugeständnissen Hannover seinen Beitritt glaubte abhängig machen zu müssen.

1. Wesentliche Milderung der Zollcontrole. Die Gränzländer, die keine Aussicht haben, durch eine Erweiterung des Zollvereins vom Druck der Gränzcontrole jemals befreit zu werden, und welche diese Last für ganz Deutschland tragen werden, haben vorzugsweise ein Recht auf solche Milderung zu dringen. Hannover werde eine Zollgränze von 100 Meilen, einen Gränzbezirk von 200 Q. Meilen, zwei Siebentheile der Einwohner werden eine Last zu tragen haben, welche, da sie die natürliche Freiheit der Personen und des Verkehrs beschränke, *mehr noch als hohe Steuern schmerzlich werde empfunden werden.*
2. Ermäßigung mehrerer Positionen des Zolltarifs, und zwar im Interesse der Cassen sowohl als der Zollpflichtigen. Die namhaft gemachten Artikel sind: Wein, Caffee, Thee, Zucker, Taback.
3. Keine Salzregie, keine Erhöhung der Salzpreise.
4. Präcipuum für den Steuerverein von mehreren ausländischen Artikeln, deren Consumtion daselbst soviel größer ist, als im Zollverein, daß eine erhebliche Benachtheiligung der Bewohner des Steuervereins her-

Digitized by Google

beigeführt werden würde, wenn die Eingangszölle gleichmäßig nach der Population vertheilt werden sollten. Die Differenz wird für Wein auf 454,970 ℛ berechnet, oder, wenn der Zoll nach dem Vorschlage Hannovers auf 4 ℛ vom Centner herabgesetzt würde, auf die Hälfte; für Caffee auf 125,062 ℛ, oder, bei einer Ermäßigung des Tarifs zu 3 ℛ 6 gGr., auf die Hälfte.

5. Den hannoverschen Cassen wird die bisherige Einnahme von den Durchgangsabgaben auch ferner zu sichern, ein etwaiger Ausfall also zu vergüten sein.
6. Vermeidung einer Nachsteuer — durch Einführung des künftigen Tarifs ein halbes Jahr vor der Vereinigung.
7. Die Elb- und Weserzölle werden den königlich hannoverschen Cassen ungeschmälert erhalten werden müssen. Den über dieselben unter mehreren der betheiligten Staaten feststehenden Verabredungen wird Hannover sich nicht anschließen können.
8. In Bezug auf die Einnahme von den Chausseegeldern wird eine gleiche Erwartung ausgesprochen.

c) Die Schwierigkeiten; die Mißverständnisse.

Die preußische Erwiderung vom 30. August 1842 macht kein Geheimniß daraus, daß der Anspruch Hannovers auf ein Präcipuum bei sämmtlichen Vereinsgliedern dem entschiedensten Widerspruch begegnen würde. In der Hoffnung indessen, daß nicht alle die acht Punkte als unerläßlich zu betrachten seien, sowie in Betracht der vorgerückten Zeit (mit der Mitte Decembers waren die Verträge des Steuervereins mit dem Zollverein abgelaufen), schlägt das preußische Ministerium den Weg mündlicher, commissarischer Berathungen vor.

Digitized by Google

Hannover seinerseits erklärt (5. October 1842), daß es früher unmöglich gewesen und noch unmöglich sei, schon für den 1. Januar 1843 eine Einigung über die Anschlußfrage herbeizuführen. Die Verlängerung oder die Aufhebung jener Verträge hänge von den Entschließungen der Zollvereinsstaaten ab. Man erinnert sich, daß mit dem Ablauf der Verträge auch die Belassung des braunschweigischen Harz- und Weser-Distriktes beim Steuerverein (worauf Hannover so großen Werth legte) erlöschen mußte. Sollten nun, heißt es ferner, die Zollvereinsstaaten für zweckmäßig halten, während der Anschluß-Verhandlungen mit Maaßregeln hervorzutreten, welche, ohne Vortheil für die Vereinsstaaten, und selbst mit erheblichen Opfern derselben, nur darauf berechnet sein könnten, der hannoverschen Regierung Verlegenheiten zu bereiten, so würde Hannover gewiß keinen Tadel zu fürchten haben, wenn es eine Vereinigung nicht für wünschenswerth halte, bei welcher selbst der Versuch einer Verständigung mit Maaßregeln, wie sie angedeutet worden, begleitet wäre.

Preußen, seinen oben entwickelten Grundsätzen getreu, vermittelte noch einmal, und erlangte von Braunschweig die Concession, daß auch für's Jahr 1843 noch der Harz- und Weser-Distrikt beim Steuerverein bleiben sollte. Schon die Einwilligung für das Jahr 1842 war gegen den bestimmten Wunsch der braunschweigischen Stände erfolgt, und es ist dieser Umstand hervorzuheben, weil die hannoversche sowohl als die braunschweigische Regierung mehrfach Bezug nahmen auf die Unerläßlichkeit der ständischen Zustimmung und auf die Schwierigkeit, dieselbe zu Gunsten gewisser Einrichtungen zu beschaffen.

Das Jahr 1843 aber, das die endliche Ausgleichung bringen sollte, brachte nur die schwersten Mißverständnisse.

Digitized by Google

In dem Entſchluß des Zollvereins, für die öſtliche Hälfte des Harz- und Weſer-Diſtrikts einen geringeren Tarif einzuführen, glaubte ein hannoverſcher Commiſſar in Berlin die Abſicht zu erkennen, jenen Gebietstheil zum Schmuggeldepôt gegen den Steuerverein zu machen; worauf dieſem Commiſſar mit einer Präciſion, die im diplomatiſchen Sprachgebrauch in Friedenszeiten nicht eben viele Seitenſtücke finden mag, angezeigt ward, daß für ihn kein Anlaß abzuſehen ſei, ſeine Rückreiſe nach Hannover zu verzögern. Das Jahr 1843 verſtrich ohne Verſtändigung irgend einer Art. Die Folge davon war an den Gränzen ein für beide Theile und für die allgemeinen Verkehrs-Intereſſen gleich unleidlicher Zuſtand, der die unter Bundesſtaaten geltende Rechtsordnung in Frage zu ſtellen ſchien, und die Mängel der Bundesverfaſſung, zumal den Mangel einer über den Parteien waltenden Centralgewalt nur allzuanſchaulich verſinnlichte.

Es widerſtrebt Ihrer Commiſſion, die Bitterkeiten alle zu wiederholen, welche von deutſchen Bundesregierungen gegen einander in öffentlichen und amtlichen Schriften bei dieſer unſeligen Veranlaſſung ausgeſprochen ſind. Sie will ſich nur erlauben, die Anſicht hier auszudrücken, daß wenn die unleugbar von Preußen bewieſene Nachgiebigkeit nicht zum Ziele führte, die Schuld an dem fehlerhaften Cirkel lag, in welchem man ſich beiderſeitig bewegte. Preußen war bereit, das vorläufige Verfahren des Zollvereins gegen Hannover von der Geneigtheit Hannovers zum Beitritt abhängen zu laſſen: Hannover dagegen hatte kein Hehl, daß ſeine Geneigtheit zur Vereinigung von dem vorläufigen Verfahren des Zollvereins abhängen werde. In gereizter Stimmung, bei peinlichen Fragen und wirklichen, in der Natur der Verhältniſſe begründeten Schwierigkeiten: wie hätte man da, bei ſolchen Prämiſſen, zur Verſtändigung kommen können?

Digitized by Google

d) Preußiſche Erklärung über die Forderungen Hannovers (1843).

Abgeſehen indeſſen von dieſen Dingen gewährt es ein Intereſſe, die Anſicht Preußens über die in den acht Punkten enthaltenen Wünſche Hannovers kennen zu lernen.

In der preußiſchen Note vom 11. März 1843 wird als das Ergebniß vertraulicher Beſprechungen das Folgende bezeichnet. Wenngleich bei manchen Punkten, wie z. B. in Betreff der Zollcontrole und der Nachſteuer eine den Wünſchen Hannovers entſprechende Verſtändigung ſich als erreichbar gezeigt, ſo ſei dies dagegen bei anderen, z. B. beim Präcipuum und der Garantie der Einnahme von den Durchgangsabgaben *nicht* der Fall geweſen; vielmehr erſcheinen Zugeſtändniſſe irgend einer Art *hiebei* ganz unthunlich und mit den zwiſchen den Zollvereinsregierungen beſtehenden Verhältniſſen und Grundſätzen nicht vereinbar.

Aus den Verhandlungen erſieht man ferner, daß Hannover, in Bezug auf das Präcipuum, auf das Abkommen mit der freien Stadt Frankfurt, Preußen dagegen auf die Thatſache ſich berufen hatte, daß Sachſen *und Preußen ſelbſt* nicht im Stande geweſen ſeien, mit einer ähnlichen Forderung zu ihren Gunſten durchzudringen. Auch wird angeführt, daß der hannoverſche Unterhändler einmal die Frage aufgeworfen, ob nicht *die übrigen Vereinsſtaaten*, ohne Antheilnahme Preußens, das hannoverſche Präcipuum allein zu übernehmen bereit ſein möchten. Auf dieſe Anfrage, heißt es, habe nur die unverweilte und beſtimmte Erklärung folgen können, daß Preußen auf eine ſolche Ausſonderung unter keinen Umſtänden einzugehen vermöge, ja ſogar Bedenken tragen müſſe, den andern Vereinsſtaaten nur einmal von der Frage Nachricht zu geben, weil eine derartige Communication unangenehme Erörterungen und Mißverſtändniſſe beſorgen laſſe.

Digitized by Google

Die preußische Staatsschrift endlich unterwirft das hannoversche Begehren eines Präcipuum einer besondern Prüfung. Wiederholt, und noch zuletzt bei der Erneuerung der Zollvereins-Verträge, habe man sich davon überzeugt, daß der Maaßstab der Bevölkerung der einzig anwendbare sei bei der Vertheilung der Zolleinkünfte. Das Mehr der reichlicheren Consumtion einzelner Artikel in einzelnen Staaten lasse sich mit Zuverlässigkeit nicht ermitteln, noch weniger lasse sich in Zahlen die Ausgleichung darstellen, welche ein ausgebildeterer Cultur- und Produktionszustand in der erweiterten Freiheit des Verkehrs innerhalb eines vergrößerten Absatzgebietes finden dürfte — ein Vortheil, welchen der mehr consumirende Staat durch einen höheren Beitrag zu den Gesammt-Einkünften des Vereins bis zu einem gewissen Grade ohne Zweifel nicht zu theuer erkaufe. Ein anderes Mittel der Berücksichtigung der Mehr-Consumtion, nämlich eine Ausnahme der Gegenstände derselben von der Zollgemeinschaft, sei gleichfalls zur Erwägung gekommen, und gleichfalls unausführbar befunden, weil demselben die Freiheit des Verkehrs innerhalb des Vereinsgebietes entgegenstehe.

Vom Allgemeinen zu dem besonderen Fall übergehend, heißt es dann: wenn Hannover seine behauptete Mehr-Consumtion aus den beiderseitigen Verzollungs-Uebersichten herleite, so sei nicht in Abrede zu stellen, daß dieselben bei mehreren Artikeln im Steuerverein höhere Versteuerungsquanta nachweisen, als im Zollverein. Die Frage aber, ob die bisherige Verzollung einen richtigen Maaßstab für das geforderte Präcipuum abgeben könne — diese Frage möchte zu verneinen sein, und zwar aus zwei Gründen: weil einmal die stärkere Verzollung unter anderen Verhältnissen, namentlich nach dem Beitritt Hannovers zum Zollverein, nicht fortdauern würde, und weil außerdem die Annahme, daß

Alles, was in Hannover zur Verzollung gelangt, auch dort verzehrt werde, auf einer Illusion beruhe.

Das wird denn weiter folgendermaßen ausgeführt. Was Manufakturwaaren anlange, so bestehe ein bedeutender Theil der im Steuerverein verbrauchten Baumwollen- und mehr noch der Wollenwaaren aus zollvereinsländischen Fabricaten, die nach dem Anschluß keinen Zoll mehr entrichten würden. Zudem werde das zollvereinsländische Fabricat, das jetzt in Hannover dem englischen und französischen gleich belastet sei, nach dem Anschluß, d. h. nach der Aufhebung des Eingangszolles und bei drei- und viermal höherer Belastung des concurrirenden ausländischen Fabricates, den Absatz des Letzteren wesentlich beschränken. Aehnlich beim Wein — sofern der bis jetzt verzollte deutsche Wein mit dem Anschluß zollfrei werde, dagegen der Verbrauch der höher besteuerten ausländischen Weine abnehmen würde, wie die Erfahrung dies schon früher in Preußen und neuerdings in Braunschweig gelehrt habe. Beim Taback würde die Erhöhung des Zolles für Blätter der hannoverschen Produktion einen wirksamen Schutz gewähren, und den Verbrauch ausländischer Blätter — der verdoppelte Zoll aber auf ausländisches Tabacksfabricat werde den Verbrauch des letzteren bedeutend vermindern. In Bezug auf Zucker und Syrup wird auf die höhere Steuer auf fremde Raffinaden, auf die Begünstigung der inländischen Siedereien, selbst auf die Concurrenz der Rübe mit dem Zuckerrohr hingewiesen. In Bezug auf den im Steuerverein verzollten Caffee endlich wird behauptet, daß der Schleichhandel mit bereits versteuertem Caffee nach dem Zollvereine vorzugsweise lebhaft betrieben werde, mithin nicht die Bewohner des Steuervereins, sondern die des Zollvereines die Consumenten eines namhaften Theiles des in jenem verzollten Caffee bilden. Dieser Schleichhandel aber,

Digitized by Google

somit auch die Mehreinnahme der hannoverschen Cassen und die Begründung des Anspruchs eines Präcipuum, würde mit dem Anschluß wegfallen.

e) Bemerkungen über die streitigen Punkte.

Darf nun Ihre Commission über diese Argumentation sich eine Bemerkung erlauben, so findet sie zuvörderst in der Aeußerung, daß ein in der von Hannover behaupteten Art höherer Beitrag eines Staates zu den Zolleinnahmen nur bis auf einen gewissen Grad sich rechtfertigen lasse — sie findet in dieser Aeußerung, sowie in dem Fortbestehen der an die freie Stadt Frankfurt gemachten Zugeständnisse, die Anerkennung enthalten, daß die besondern Verhältnisse der einzelnen Staaten, die Lebensweise und der Wohlstand der Bewohner allerdings bei der Vertheilung der Zolleinkünfte in Betracht zu ziehen seien.

Was den besonderen Fall, und das Verhältniß einer zerstreuten ländlichen Bevölkerung zu der städtischen, wie in Hannover, anlangt, so scheint es Ihrer Commission, daß die von preußischer Seite entwickelten Gründe ihr Gewicht haben, sofern es auf die Ablehnung des von Hannover verlangten Präcipuum ankommt. Aber sie glaubt mit dieser Bemerkung noch keineswegs den preußischen Zollsätzen, wie sie sind, das Wort geredet zu haben. Auch ist nicht zu vergessen, daß Hannover eine Herabsetzung der Letzteren gleichzeitig beantragt hatte, worauf die preußische Erwiderung sich nicht einläßt.

Es wird hier vor allen Dingen zu unterscheiden sein zwischen Manufakturen und Bodenerzeugnissen. Wenn selbst bei den Manufakturen sich nicht leugnen läßt, daß die Bedingungen zum Betrieb dieser oder jener Fabrikation in dem einen Lande günstiger sich vorfinden als in dem andern, so macht bei Bodenerzeugnissen die natürliche Ver-

Digitized by Google

schiedenheit der Länder und Völker sich noch in ganz anderer Weise geltend. Ein Zollsatz, der eingestandenermaaßen die Beschränkung des Verbrauchs beliebter und harmloser, fast zum Bedürfniß gewordener Bodenerzeugnisse herbeiführen muß, ein solcher Zollsatz wird nicht allein bei der Masse der an den Genuß Gewöhnten, sondern auch bei dem ruhigen Beobachter auf einen Widerspruch stoßen, der nur durch ganz besondere, einleuchtende Motive zu beseitigen wäre. Was z. B. den Weinverbrauch anlangt, so wird im nördlichen Deutschland, neben der Differenz zwischen der Landfracht und dem Seetransport, stets der Geschmack und die Gewohnheit dem vorherrschenden und alltäglichen Verbrauch der deutschen Weine sich entgegenstellen. Bei den Colonialwaaren wird vollends eine künstliche, auf wesentliche Verminderung des Verbrauchs abzielende Vertheurung am schwersten zu rechtfertigen sein. Es ist nun einmal nicht Jedermann gegeben, an einer Rübe zu saugen. Napoleon, und auch nur er, im Besitze der Gewaltherrschaft, konnte den Völkern zum Ersatz für die Entbehrung der gewohnten Colonialwaaren einen bon auf die künftigen Entdeckungen seiner Chemiker hinwerfen — der übrigens zunächst nur als eine reichliche Prämie für den auf ganz unglaublichen Wegen einherschreitenden Schmuggelhandel gewirkt hat. Wo durch die Gewohnheit des Gehorsams die des Nachdenkens nicht ganz verdrängt ist, da wird es immer bedenklich bleiben, einen derartigen Stoff zu einer habituell sich erneuernden Unzufriedenheit auf die Dauer fortbestehen zu lassen. Zumal, da der finanzielle Gesichtspunkt kein Motiv abgeben kann. Denn am allerwenigsten, wo der Zoll die Verzehrung beschränken soll, wird sich leugnen lassen, daß eine Ermäßigung des Tarifs die gesetzwidrige Einfuhr abwehren, die versteuerte aber und den Zollertrag steigern würde, wie die Erfahrung dies in andern

Digitized by Google

Ländern genugsam gelehrt hat. Es möchte auch bei ermäßigten Zollsätzen auf Colonialwaaren und bei gleichzeitigem Aufschwung der deutschen Industrie der Handel mit überseeischen Staaten immer mehr in die befriedigende Bahn eines Tausches hinüberzuleiten sein.

f) Die neuesten Verträge Hannovers (1844, 1845).

Hannover säumte nicht lange, nach den Vorgängen des Jahres 1843, durch die That zu zeigen, in welchem Maaße seine Geneigtheit zum Anschluß an den deutschen Zollverein sich vermindert habe. Während es seine Einnahme vom Brunshäuser Zoll durch die Zustimmung deutscher Nachbarn auf eine seinen Wünschen entsprechende Weise geregelt sah, schloß es mit England am 22. Juli 1844 einen Vertrag, dessen bis zum Jahr 1854, mindestens aber bis zum Jahr 1848 sich erstreckende Dauer den Beitritt zum Zollverein, wenn nicht unmöglich macht, so doch bedeutend erschwert, und in welchem Deutschland mit Befremdung bemerkt hat, daß jede, über die Dresdener Verträge hinausreichende Gunst zuerst den Engländern entgegengetragen worden.

Ein späterer Vertrag Hannovers mit Mecklenburg-Schwerin vom 22. Mai 1845 enthält die Schlußbestimmung, daß er erlöschen soll, wenn beide contrahirenden Theile einem allgemeineren Handels- und Schiffahrtsvereine deutscher Staaten beitreten sollten, und läßt somit errathen, daß ein isolirter Beitritt des einen Staates ohne den andern nicht beabsichtigt werde. Dieser Umstand erhält eine fernere Bedeutung, wenn man sich erinnert, daß im Spätjahr 1841 die beiden mecklenburgischen Regierungen sich vorbereiteten, um mit Hannover zugleich sich dem Zollverein anschließen zu können, und daß sie von diesem Impuls des westlichsten und des östlichsten noch unverbundenen Staates die Beschleunigung des gleichen

Digitized by Google

Entschlusses der übrigen Küstenstaaten Deutschlands mit einiger Zuversicht zu erwarten schienen.

Endlich ist auch durch einen Vertrag Hannovers mit dem Zollverein, vom 16. October 1845, den Unzuträglichkeiten ein Ziel gesetzt worden, welche nach dem Erlöschen der früheren vertragsmäßigen Verhältnisse an den Gränzen entsprungen waren. Die gegenseitige Verpflichtung zur Bestrafung des Schleichhandels ist erneuert; einzelne Gebietstheile im Besitz von Preußen und Braunschweig werden, mit Rücksicht auf ihre vorspringende Lage, dem Steuerverein, einzelne hannoversche Distrikte dagegen, aus derselben Rücksicht, dem Zollverein angeschlossen; auch wird der Meß- und Marktverkehr erleichtert, und gegenseitig den betreffenden Regierungen die Befugniß vorbehalten, an die Steuerbehörde des Staates, der die Gefälle aus ihren Gebietstheilen erhebt, einen Commissar, doch ohne entscheidendes Stimmrecht bei deren Verhandlungen, abzuordnen.

15. Uebergang zur Betrachtung der Verträge mit auswärtigen Staaten. — Der niederländische Vertrag (1839).

Indem Ihre Commission zum System des deutschen Zollvereins übergeht, glaubt sie nicht, daß eine Analyse, noch weniger eine Kritik des Tarifs in seiner allmäligen Entwickelung und mit seinen verschiedenen Positionen in dem gegenwärtigen Bericht erwartet werden kann. Sie hält es vielmehr ihrer Aufgabe angemessen, sich auf eine Charakteristik der Handelspolitik des Zollvereins zu beschränken, sofern dieselbe in den Verträgen und Verhandlungen mit auswärtigen Staaten zu Tage liegt.

An der Spitze der Verträge steht der niederländische vom 21. Januar 1839.

Digitized by Google

a) Motive des niederländischen Vertrages.

Ueber die Entstehungsgeschichte und die von Seiten des Zollvereins vorwaltenden Motive dieses Vertrages hat die Presse sich in Vermuthungen erschöpft. Ihrer Commission ist nur eine beglaubigte, von der Regierung eines Zollvereinsstaates herrührende Darlegung der Sache bekannt geworden. Es ist ein braunschweigisches Ministerialschreiben vom 11. Januar 1842, welches den folgenden Aufschluß ertheilt.

Früher sei raffinirter Zucker und Lumpenzucker einer und derselben Abgabe (von 11 ℛ pr. Centner) unterworfen, und ohne Zweifel sei diese Gleichstellung richtig gewesen, indem der Lumpenzucker keineswegs als rohes Produkt, sondern als ein bereits mehr oder weniger zubereitetes Fabricat zu betrachten sei. Unter dem Schutze dieser hohen Abgabe und des ebenfalls hohen Zollsatzes von 5 ℛ für Rohzucker habe die Runkelrüben-Zuckerfabrication auch in Deutschland Eingang gefunden, und die königlich preußische Regierung, weit entfernt, diesem Industriezweige entgegenzutreten, habe denselben vielmehr im Gegentheil auf mancherlei Weise zu befördern gesucht. „In gleichem Maaße aber", heißt es ferner, „wie die Consumtion des inländischen Zuckers zunahm, sank die Importation des indischen und damit der Ertrag des auf demselben ruhenden Zolles, und es entstand jetzt die Besorgniß, daß die Staaten bei weiterer Ausbreitung der Rübenzucker-Fabrication eine ihrer wichtigsten Einnahmequellen verlieren, und diese auf dem fremden Zucker ruhende Abgabe nur dazu dienen werde, ein unentbehrliches Bedürfniß zu Gunsten einer verhältnißmäßig geringen Zahl von Fabricanten, aber auf Unkosten der Bevölkerung in hohem Preise zu erhalten. Um dieser Verlegenheit zu entgehen, wurde im Jahr 1839 der bekannte Vertrag mit Holland geschlossen."

Digitized by Google

Allerdings tritt auf den ersten Blick derjenige Theil, der sich auf die Zuckereinfuhr bezieht, als der bei weitem wesentlichste des niederländischen Vertrages hervor. Der Zollverein machte sich darin bekanntlich anheischig: —

1. niederländischen Lumpenzucker auf die Hälfte des bestehenden Satzes, also von 11 ₰ auf 5½ ₰ herabzusetzen;
2. niederländische Raffinade von 11 ₰ auf 10 ₰ zu ermäßigen;
3. niederländische Lumpen in keinem Fall künftig einem Zoll zu unterwerfen, welcher den auf Rohzucker um mehr als 10 pCt. übersteigen würde;
4. niederländische Raffinaden niemals höher als zum doppelten Satz des Rohzuckers zu besteuern.

Die Auffassung der braunschweigschen Regierung, daß solche Zugeständnisse gemacht worden, um einer Verlegenheit zu entgehen, diese Auffassung scheint sich zu bestätigen, wenn man auf das Schwanken zurückblickt, durch welches die Gesetzgebung des Zollvereins in Bezug auf die Zuckereinfuhr von Anfang an bezeichnet war. Im Jahr 1828 bezahlte Rohzucker für Siedereien 4 ₰, Kochzucker 8 ₰, Raffinade und Lumpen 10 ₰. Im Jahr 1831 ward dies dahin abgeändert, daß Lumpen den Rohzuckern gleichgestellt wurden, beide auf 5 ₰, Raffinade aber und Kochzucker auf 11 ₰ erhöht. Die Folge war eine steigende Einfuhr von Lumpen, welche 12 pCt. Gehalt mehr gewähren als Rohzucker; im Jahr 1836 betrugen die Lumpen 43 pCt. alles für die Siedereien versteuerten Roh- und Lumpenzuckers. Eine unausbleibliche Folge davon war ein Ausfall in der Zolleinnahme, welchen Dieterici für das Jahr 1836 auf mehr als 330,000 ₰ berechnet. Deßhalb kehrte man im Jahre 1837 zum früheren System, der Hauptsache nach, zurück, besteuerte

Digitized by Google

Raffinaden und Lumpen wieder gleichmäßig mit 11 ℳ, Kochzucker und Rohzucker zur Consumtion mit 9 ℳ, Rohzucker für Siedereien mit 5 ℳ. Der Zweck aber — die Mehreinfuhr des höher versteuerten Artikels — ward nicht erreicht; sondern neben einiger Zunahme der Einfuhr von Rohzucker (etwa 66,000 Centner mehr 1838 als 1836) that sich, wie oben angeführt, die für die Steuercassen bedrohliche Concurrenz der Runkelrübe hervor. Aus dem Steuerjahr 1836—37 sind Nachweisungen vorhanden über die Thätigkeit von 54, 1837—38 von 91 Fabriken von Rübenzucker.

Das Motiv des Zuckertarifs von 1837 war ein finanzielles; aber dieser Tarif wirkte als ein stärkerer Schutz für den Rübenzucker. Das Motiv des niederländischen Vertrages war, wie versichert wird, gleichfalls ein finanzielles; aber dieser Vertrag erfüllte Deutschland mit dem Klageruf der Rübenzucker-Fabricanten.

Wie man auch über Schutzzölle im Allgemeinen denken mag, nie wird man es billigen können, wenn die Gesetzgebung einem Industriezweig reichlichen Schutz gewährt, ihn „auf mancherlei Weise zu befördern sucht," und nach zwei Jahren ihn seinem Schicksal überläßt, indem sie den Schutzzoll mit einem Schlag um 50 pCt. herunterwirft.

Ueber die Motive der holländischen Regierung, wenn sie um solche Concessionen sich bewarb, kann kein Zweifel sein. Holland erstrebte ein Monopol für das verarbeitete Produkt seiner Colonien.

Es könnte scheinen, als ob der Vertrag eine, dem holländischen Monopol nicht günstige Bestimmung enthielte. Es heißt nämlich am Schluß des 9ten Artikels, in Bezug auf die sämmtlichen gegenseitigen Zugeständnisse, die contrahirenden Theile behalten sich vor, dieselben auch anderen Staaten mit oder ohne Gegenleistungen zu bewilligen, oder auch

Digitized by Google

sogar deren Anwendung allgemein eintreten zu lassen. Durch die preußische Cabinetsordre vom 10. April 1839 ward auch der bewilligte Satz von 5½ ₰ auf Lumpen ohne Unterschied des Ursprungs vorläufig ausgedehnt, die über die nördliche Zollgränze von Niederland bis Memel eingehen würden.

Aber man muß den, als Prämie wirkenden Rückzoll im Auge halten, welchen die niederländische Staatscasse dem Fabrikanten gewährt. So war der Zoll für niederländische Lumpen in der Wirklichkeit nach der gewöhnlichen Schätzung *) auf 2½ ₰, oder noch weniger, ermäßigt. In den letzten Monaten des Jahres 1839 warf Holland schon etwa 200,000 Ctr. Lumpen auf den Markt des Zollvereins. Im Jahr 1840 verdoppelte sich beinahe die Einfuhr von Lumpen, während die von Rohzucker fast auf die Hälfte der vorjährigen zurückging.

Ueber die Motive Hollands, welches an Prämien in diesen Jahren gewaltige Summen ausbezahlt haben muß, macht Dieterici die folgende Bemerkung: — „Die Regierung brachte dieses Opfer, um durch so hohen Rückzoll und dadurch bewirkten niedrigen Verkaufspreis des Lumpenzuckers den Zuckerhandel und die Fabrikation in Holland festzuhalten. Erreichte sie diesen Zweck, so war ihr der Absatz eines ihrer wichtigsten Colonialprodukte gesichert; Schiffahrt, Handel und Fabrikation sollten der Nation wieder einbringen, was sie in baarem Gelde für Rückzölle zahlte". Ferner: es sei für die Bewohner des Zollvereins bei diesem Verfahren Hollands bedenklich gewesen, daß, wenn Holland Jahre lang durch das

*) Der wirkliche Betrag der Prämien hängt bekanntlich von der Quantität ab, welche der Fabrikant aus dem Rohstoff herstellt, und der Rückvergütung bei der Ausfuhr liegt die Voraussetzung zu Grunde, daß aus 100 Kilogramm Rohzucker nur etwa 64 Kilogramm Lumpen gewonnen werden, während in der Wirklichkeit der Ertrag bei verbesserter Fabrikation um ein Namhaftes sich höher stellt.

Digitized by Google

Bezahlen so hoher Rückzölle den Bedarf an Zucker allein gedeckt, es hierdurch andere Staaten hätte ausschließen, ein Monopol erwerben, und dann die Rückzölle nach und nach verringern und den Zucker wieder zu theureren Preisen verkaufen können. „Als noch bedenklicher," sagt derselbe Schriftsteller endlich, „als noch bedenklicher ward vielleicht folgende aus diesen Verhältnissen möglicher Weise entstehende Gefahr hervorgehoben. Nur mit seinen Produkten und Waaren kann der Zollverein bezahlen, was er an Zucker bedarf. Holland braucht für seine drei Millionen Einwohner und seine bedürfnißlosen Colonieen kein Getreide, keine Wolle, keine Leinewand, keine seidene Zeuge in irgend solcher Menge, daß diese Ausfuhrartikel den Zucker aufwiegen. Der Zollverein mußte an Holland, wenn dieses monopolartig den Zucker lieferte, diesen baar bezahlen, und den Markt für seine Ausfuhrartikel anderweit sich suchen; konnte diesen Markt aber vielleicht nicht finden, überhaupt, wenn er nicht Waaren, sondern Geld zurückverlangen mußte, schlechte Preise bekommen".

Ihre Commission hat es vorgezogen, das Urtheil eines Zollvereinsschriftstellers hier anzuführen, dessen Stellung sowohl als dessen zurückhaltende Umsicht ihn gegen jeden Verdacht einer Uebertreibung nachtheiliger, aus Zollvereinsmaaßregeln zu gewärtigender Folgen schützt. Die deutsche Presse im Allgemeinen war nicht so rücksichtsvoll. Von allen Seiten erhob sich ein Sturm; in schonungsloser Weise wurde das Zweckwidrige des Vertrages hervorgehoben. Und in der That, unglücklicher hätte die Diplomatie des Zollvereins bei ihrer ersten Unterhandlung mit einer auswärtigen Handelsmacht nicht debütiren können.

b) Die Unzufriedenheit in Deutschland.

Man fragte natürlich vor allen Dingen, was denn Holland seinerseits eingeräumt habe, um den Zollverein zu solchen

Digitized by Google

Zugeständnissen zu verleiten? Man fand im Vertrag von niederländischer Seite einige Zollerleichterungen auf Wein, Getreide, Steine, Nutz- und Bauholz, Zeuge, Gewebe und Bänder, Strumpfwaaren, Spitzen, Tülle, Messer- und Messerwaaren (der Zollrabatt auf diese Artikel, wo er in pro Cent ausgedrückt war, betrug 3 bis höchstens 10 pCt. vom tarifmäßigen Satze); man fand ferner die Verpflichtung, die Produkte und Manufakte des Zollvereins bei ihrer Einfuhr in die niederländischen Colonieen auch ferner auf dem Fuße der begünstigtsten Nation zu behandeln; man fand endlich die Bestimmungen des preußisch-holländischen Schiffahrtsvertrages vom 3. Juni 1837 auf die Flaggen der anderen Rheinuferstaaten ausgedehnt.

Das letzte Zugeständniß war von der Art, daß die Rheinuferstaaten in Folge der europäischen Grundsätze über die Flußschiffahrt weit früher und ohne Entgeld hätten erwarten können, in den Besitz desselben gesetzt zu werden; zudem noch war ihre Gleichstellung mit Preußen wesentlich eine Selbstfolge des Grundvertrages des Zollvereins, nach dessen 39stem Artikel der Gesichtspunkt festzuhalten ist, daß die Erleichterungen und Vortheile, die ein auswärtiger Staat einem Vereinsstaat zugesteht, auch den Angehörigen und Erzeugnissen der übrigen Vereinsstaaten gesichert werden.

Was die Fortdauer der gleichen Begünstigung von Zollvereinswaaren in den holländischen Colonieen bedeute, darüber konnte man sich nicht täuschen, wenn man aus den amtlich bekanntgemachten Verzeichnissen entnahm, daß die gesammte deutsche Einfuhr in jenen Colonieen höchstens den Werth von 1½ Millionen Gulden erreiche. Weder in den Verhältnissen der Colonieen, noch im System des Mutterlandes, und am allerwenigsten in dem Vertrage selbst, war irgend ein Grund vorhanden, der zu der Hoffnung berechtigt

Digitized by Google

hätte, daß dieſe Ausfuhr um eine nennenswerthe Ziffer ſich heben würde.

Der Zollrabatt, der einigen Zollvereinsartikeln eingeräumt war, erreichte nicht nur als eine ausſchließliche Begünſtigung durch den holländiſch-franzöſiſchen Vertrag vom 25. Juli 1840 ein frühes Ende, ſondern Holland begünſtigte nun Frankreich in weit ſtärkerem Maaße, indem es z. B. franzöſiſche Weine und Branntweine in Fäſſern ganz zollfrei, in Flaſchen zur Hälfte des für deutſche Weine geltenden Satzes zuließ.

Aber wenn Holland auch ſehr viel größere Zugeſtändniſſe gemacht, und wenn es ſie unverbrüchlich gehalten hätte, auf keinen Fall hätte es ohne ſeinem ganzen, wohlbekannten Syſtem zu entſagen, ein Aequivalent für das faktiſche Zuckermonopol bieten können, das der Zollverein in dem Vertrag vom 21. Januar 1839 an Holland verſchenkt hat. Die indirekte Rückwirkung auf die geſammte zur Ausfuhr beſtimmte Induſtrie mußte noch bedrohlicher werden, als der direkte Druck für die Siedereien und die Runkelrüben-Zuckerfabriken des Zollvereins, wenn man ein Land, das deutſche Waaren nur in geringer Quantität für ſich kauft, und das bei deren Verwerthung in transatlantiſchen Staaten nicht das geringſte Intereſſe hat, auch ſeinem Verkehr und ſeinen Gewohnheiten nach dazu ganz und gar nicht geſchickt iſt, wenn man ein ſolches Land einlud, den Zollverein mit einem Hauptartikel der Einfuhr, noch dazu in einer dem vollendeten Fabricat ſich ſehr annähernden Verarbeitung, faſt ausſchließlich zu verſorgen.

Die Stimme aller Urtheilsfähigen hat unter ſolchen Umſtänden darüber entſchieden, daß der niederländiſche Vertrag nicht hätte geſchloſſen werden können, wenn es nicht gelungen wäre, über die nothwendigen Folgen deſſelben und über die Sachverhältniſſe die preußiſchen Unterhändler vollſtändig zu täuſchen.

Digitized by Google

Wenn, noch ehe der Vertrag ins Leben trat, die Abgabe für alle eingehende Lumpen, ohne Unterschied des Ursprungs, auf 5½ ℳ herabgesetzt, wenn in dieser Beziehung die ganze deutsche Seeküste der holländischen Gränze gleichgestellt wurde, so war dies eine unerläßliche Maaßregel — unerläßlich, um eine sehr empfindliche Beeinträchtigung der vom Rhein entfernter liegenden Provinzen der preußischen Monarchie abzuwenden.

c) Abkommen des Zollvereins mit den beiden westlichen Hansestädten. — Aufhebung des niederländischen Vertrages.

Wenn dieselbe Cabinetsordre vom 10. April 1839 aussprach, daß diese Maaßregel „in Rücksicht auf die mit anderen Regierungen eingeleiteten Unterhandlungen und in Erwartung billiger Gegenleistungen" vorläufig getroffen werde, so mußte diese Erwartung zumal in den Hansestädten großes Erstaunen erregen. In öffentlichen Schriften ward auf das Zollsystem der Hansestädte, und auf ihre Erfolge in der transatlantischen Verwerthung der deutschen Ausfuhr, im Contrast mit dem Verfahren Hollands hingewiesen. Wo das beiderseitige Interesse eine Fortdauer der bisherigen Beziehungen fordere, wie zwischen dem Zollverein und den Hansestädten, da könne für die Nichtzurücksetzung der Letzteren von keiner billigen Gegenleistung, da sollte billiger Weise von einer Gegenleistung gar nicht die Rede sein. Man fragte, welche erleichternde Thätigkeit von Seiten der Hansestädte der Zollverein denn vermissen, durch welchen Punkt ihrer Handelsgesetzgebung er sich denn beschwert finden könne. Freilich hatte man in einer, zu Köln in deutscher Sprache gedruckten Schrift gelesen, daß das Elb- und Weserthor von zwei Reichsfreistädten geschlossen sei, daß Deutschland also keinen Mund habe, und daß, würden auch Ham-

Digitized by Google

burg und Bremen liberaler, als man von der Eigenſucht beſonderer Zuſtände erwarten dürfe, an den Rheinmündungen doch der Hauptmund bleibe; daß das Vaterland den beiden Städten Hamburg und Bremen gutwillig nicht zinspflichtig ſein werde, daß es aber doch ſchwer halten werde, Hamburg und Bremen zur freien Durchfahrt zu zwingen. Man hatte, ſeinen Augen nicht trauend, geleſen, wie weit die desperate Zuverſicht auf eine vollendete Unwiſſenheit wenigſtens bei einem Theil der deutſchen Leſewelt gehe; aber es wäre doch die unehrerbietigſte aller Vorausſetzungen geweſen, auch nur einen Augenblick dem Verdacht Raum zu geben, daß derartige Darſtellungen in der Sphäre Eingang gewonnen haben könnten, aus welcher jetzt die allerdings befremdende Erwartung billiger Zugeſtändniſſe ausgedrückt wurde. Während man zur Gewährung jedes billigen Wunſches (wenn ein ſolcher ausfindig zu machen war) ſich bereit hielt, konnte man ruhig dem Zollverein das Experiment überlaſſen, ob Holland im Stande ſein werde, die Hanſeſtädte in der Vermittelung der deutſchen Ausfuhr zu erſetzen, ob die Holländer dazu angethan oder aufgelegt ſein würden, neue Märkte aufzuſuchen, und im Intereſſe der deutſchen Induſtrie ſolchen Ländern ihre Aufmerkſamkeit zuzuwenden, welche mit den holländiſchen Colonieen die gleichen Produkte hervorbringen und abzuſetzen ſtreben.

Ein Abkommen iſt denn auch mit Hamburg unter'm 31. December 1839, mit Bremen unter'm 6. Juli 1840 getroffen, wodurch gegen einige fernere Begünſtigungen zollvereinsländiſcher Erzeugniſſe, die beiden weſtlichen Hanſeſtädte in Bezug auf die Einfuhr von Lumpenzucker, Raffinaden und Wein für die Dauer des Vertrages mit Holland gleichgeſtellt werden. Ihre Commiſſion legt geringes Gewicht auf die von Seiten der Städte gemachten Conceſſionen. Sie tragen

Digitized by Google

das Gepräge der Schwierigkeit, welche die jenseitigen Unterhändler finden mochten, billige Ansprüche ihrerseits als Aequivalent für dasjenige zu erheben, was der Zollverein in seinem eignen Interesse nicht füglich weigern konnte. Die Hansestädte würden offenbar ihre Stellung und ihren Beruf verkannt haben, wenn sie bei dieser Gelegenheit um kleine, wenn auch für ihre Zolleinnahme verhältnißmäßig nicht unerhebliche Sätze hätten markten wollen, während ihnen vielmehr oblag, den Geschäftsmännern des Binnenlandes anschaulich zu machen, in welchem Maaße das Gleichgewicht industrieller und mercantilischer Interessen durch den niederländischen Vertrag gestört worden. Von diesem Gesichtspunkte aus ist denn auch die Bremische Denkschrift vom 11. Mai 1839 gehalten, welche bald darauf ihren Weg in die öffentlichen Blätter gefunden hat, und welche Ihre Commission in der Beilage anzufügen sich erlaubt. Ihre Commission kann übrigens bei diesem Anlaß ihr Bedauern nicht verbergen, daß die Schwesterstädte nicht zu gemeinschaftlichen Unterhandlungen in dieser Sache sich vereinigt haben, da es sich durchaus nicht um abgesonderte Interessen, sondern lediglich um solche handelte, welche nicht allein den deutschen Hansestädten unter sich, sondern zugleich den Hansestädten mit dem gesammten Vaterlande gemeinsam sind, während hier zugleich die erste Gelegenheit sich darbot, die Bereitwilligkeit der Städte zur Mitwirkung für die Zwecke einer vaterländischen Handelspolitik auch dem Zollverein gegenüber auszusprechen, wie es so oft, wenn auch ohne Erfolg, dem deutschen Bunde gegenüber geschehen war.

Der niederländische Vertrag ward im Lauf des Jahres 1841 von Seiten des Zollvereins gekündigt. Seine kurze Dauer bestätigt die Vermuthung, daß er nur als das Werk einer augenblicklichen Ueberraschung zu betrachten, und daß

Digitized by Google

man nicht berechtigt ist, aus seinem Inhalt irgend welche Schlüsse auf die leitende Handelspolitik des Zollvereins zu ziehen.

16. Preußen und der Zollverein, Großbritannien gegenüber. (1818 — 1845.)

a) Einleitende Verhandlungen (1818).

Einen zuverlässigeren Anhaltspunkt scheint der englische Vertrag (2. März 1841) zu bieten. Die Beziehungen zu Großbritannien, die Verhandlungen, welche seit 1818 mit dieser Macht von Preußen, erst für sich allein, später in Vertretung des Zollvereins gepflogen sind, haben in vielfachem Sinn die deutsche Presse beschäftigt. So viele wichtige Fragen sind dabei zu Sprache gekommen, so viele Interessen dabei betheiligt, daß man Denjenigen nicht Unrecht geben kann, welche in diesen Beziehungen vorzugsweise den Prüfstein für die Handelspolitik des Zollvereins erkennen.

Die ersten preußischen Anträge vom Jahr 1818 bezogen sich auf zwei sehr verschiedene Punkte des englischen Systems, welche bis auf diesen Tag den Stoff der gegenseitigen Verhandlungen bilden, welche aber nicht sorgfältig genug auseinandergehalten werden können. Preußen begehrte erstens die Ermäßigung der hohen Verbrauchzölle, welche England im Interesse der Bodenproduktion der Colonieen wie des Mutterlandes und im Interesse der einheimischen Industrie, der fremden Einfuhr entgegenstellt; zweitens die Aufhebung derjenigen Maaßregeln, durch welche die englische Schiffahrt vor jeder fremden Flagge bevorzugt wird — der Maaßregeln also, welche in ihren verschiedenen Abstufungen unter dem Namen der britischen Navigations-Akte zusammengefaßt zu werden pflegen.

Offenbar hatte man von preußischer Seite die Sache sich zu leicht gedacht. Es ist besonders interessant, in der

Digitized by Google

Note des Grafen Bathurſt vom 22. September 1818 die Antwort auf den zweiten Punkt zu leſen. Die Aufhebung des alten, in England ſehr beliebten Princips, zu Gunſten Preußens, ohne Erlangung anderweitiger Vortheile für England, würde ein bloßes Geſchenk ohne Gegenleiſtung ſein; zumal da die in preußiſchen Häfen beſtehende Differenz zwiſchen einheimiſchen und fremden Schiffen eine ſo geringfügige ſei, daß die Aufhebung derſelben für England kein genügendes Aequivalent abgeben würde.

Hier enthüllt ſich, in einer etwas unvorſichtig gehaltenen Aeußerung, ein Grundgedanke der engliſchen Politik. Das alte Syſtem, in ſeiner ganzen Strenge, war unhaltbar geworden; vom Standpunkt der britiſchen Intereſſen aus, in Erwägung des längſt geſicherten Erfolges, war dieſe Strenge überflüſſig geworden. Durchaus kein Grund und nicht einmal die Möglichkeit lag vor, einzelne Milderungen auf die Dauer oder unbedingt zu verweigern; hatten doch die Freiſtaaten des nordamerikaniſchen Bundes ſich Zugeſtändniſſe bereits zu ertrotzen verſtanden. Aber man war klüglich entſchloſſen, Zugeſtändniſſe, die man nicht gänzlich verweigern konnte noch wollte, ſo theuer als möglich zu verkaufen.

Die Note des Grafen Bathurſt ſchloß mit dem Wunſche, Preußen möge doch durch die ablehnende Antwort ſich nicht zu Reſtriktivmaaßregeln gegen England beſtimmen laſſen — nicht etwa, weil ſolche Maaßregeln den britiſchen Intereſſen nachtheilig werden könnten, ſondern weil es möglicherweiſe den Anſchein gewinnen könnte, als beſtünde nicht mehr zwiſchen beiden Ländern jenes freundliche Einverſtändniß, das im beiderſeitigen Intereſſe ſo wünſchenswerth ſei; auch würde das engliſche Cabinet es ſehr bedauern, wenn Preußen ſolche Maaßregeln ergreifen ſollte, die eine Erneuerung der Unter-

Digitized by Google

handlungen zu gelegener Zeit in irgend einer Weise verhindern könnten.

Der Freiherr von Humboldt begnügte sich (29. Sept. 1818), die Phrasen des britischen Ministers in gleich allgemeinen, gleich freundschaftlichen, gleich behutsamen Worten zurückzugeben.

b) Die Cabinetsordre vom 20. Juli 1822.

England hatte seinen Gegner doch zu gering angeschlagen. Preußen ließ mehrere Jahre hindurch nicht von sich hören; aber es feierte nicht. Nachdem die ersten Einrichtungen seines Zollsystems beendigt waren, kam es auf die Interessen seiner Rhederei zurück: es schuf sich vor allen Dingen ein Unterhandlungsmittel.

In diesem Licht ist die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 zu betrachten. Die Küstenschiffahrt ward nicht allein ausschließlich den inländischen Seeschiffen vorbehalten (bei Strafe von Schiff und Gut, sofern ein ausländischer Schiffer dabei betroffen würde), sondern eine Erhöhung der Hafenabgaben für ausländische beladen ein- und ausgehende Schiffe ward angeordnet, ausgenommen für Schiffe derjenigen Nationen, welche traktatenmäßig oder „aus anderer Veranlassung" die preußischen Schiffe und Ladungen den inländischen oder doch der am meisten begünstigten Nation gleich behandeln. Die Erhöhung betrug von eingehenden Schiffen 2 ℛ pr. Last, von ausgehenden 1 ℛ, von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Trächtigkeit oder noch weniger beladen ein- oder ausgehen, beziehungsweise die Hälfte des Satzes. Der Transport aller für Rechnung des Staates verschifften Waaren (wozu bekanntlich das für die Ostseeprovinzen vom Ausland her bezogene Salz gehört) soll vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden.

Digitized by Google

Zwei Motive waren dieser Cabinetsordre vorangestellt. Es ward auf die ungünstige Lage hingewiesen, in welcher die preußische Rhederei seit mehreren Jahren sich befinde. Der Verfall der preußischen Rhederei war doppelt empfindlich, da man sich noch lebhaft des Aufschwungs erinnerte, den sie, begünstigt durch das preußische Neutralitätssystem, in den Kriegszeiten genommen hatte. Ein völlig unverdächtiges Zeugniß über die Lage der Dinge ist das des englischen Consuls in Danzig: er erklärte im Jahre 1822 „die preußischen Schiffseigner gehen in der That alle zu Grunde". Die Cabinetsordre spricht aber auch davon, daß die Grundsätze einer mäßigen Abgabenbelegung fremder Schiffe bei der Benutzung preußischer Häfen, und einer gleichen Besteuerung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und inländischen Schiffen, in mehreren ausländischen Häfen für preußische Schiffe nicht gleichmäßig zur Anwendung kommen. Also war in dem Eingang der Verordnung die Aussicht eröffnet, daß außer den unterscheidenden Abgaben vom Schiffsgefäß auch unterscheidende Waarenzölle eintreten dürften. Uebereinstimmend damit äußerte der preußische Gesandte gegen den englischen Minister: „Sie haben uns das Beispiel gegeben; wir haben uns bis jetzt begnügt, bloß unsere Hafen- und Tonnengelder auf die Schiffe zu erhöhen, aber es liegt in der Absicht meiner Regierung, Sie im nächsten Jahre noch genauer mittelst Auflegung von Unterschiedszöllen auf die in Ihren Schiffen eingeführten Waaren nachzuahmen. Unser Zweck ist eine gerechte Beschützung unserer eigenen Schiffahrt." Verhehlt ward übrigens nicht, daß Preußens Meinung dahin gehe, gegenseitige Handelsbeschränkungen seien gegenseitige Beeinträchtigungen, die Politik Preußens sei aber vielmehr, gegenseitige Erleichterungen an deren Stelle zu setzen.

Digitized by Google

Beachtenswerth ist auch die Bestimmung der erhöhten Abgaben. Sie sollte nicht als eine erhöhte Einnahmequelle der Staatscasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei verwendet werden. In einer späteren preußischen Note (29. Mai 1834) wird bemerkbar gemacht, der Ertrag der von der englischen Flagge zu entrichtenden Mehrabgabe würde hingereicht haben, um die preußischen Rheder für die in England von ihnen zu bezahlenden Unterscheidungszölle zu entschädigen.

Genug, man begriff in England vollkommen, was vorgegangen sei, und daß Preußen sich in die Lage versetzt habe, um zu unterhandeln. Einzig nur darauf kam es an, die Vollendung der preußischen Maaßregeln bei Zeiten zu hemmen, und Preußen zu bewegen, daß es mit den geringsten Zugeständnissen für's Erste sich begnüge.

c) Der sogenannte Reciprocitätsvertrag (1824).

Der Weg, den die englischen Minister einschlugen, macht ihrer Staatsklugheit alle Ehre. Sie ließen sich durch das Parlament ermächtigen, fremde Schiffe, welche solche Waaren, deren Einfuhr ihnen gesetzlich zusteht, nach England oder nach den britischen Besitzungen (Ostindien ausgenommen) bringen, in Bezug auf die Abgabe von Schiffen und Waaren, auf gleichen Fuß mit den Nationalschiffen zu setzen, sofern auch die betreffenden fremden Länder britische Schiffe den Nationalschiffen gleichstellen.

Dies ist die Grundlage der von England nach und nach abgeschlossenen Reciprocitäts-Verträge, an deren Spitze man den preußischen Vertrag vom 2. April 1824 erblickt. Die Vortheile, welche Preußen erwarb, sind im Wesentlichen folgende:—

1. die preußischen Schiffe unterliegen keiner höheren Abgabe vom Schiffsgefäß als die englischen beim Ein- und Auslaufen in und von englischen Häfen;

Digitized by Google

2. alle preußischen oder englischen Erzeugnisse, welche auf englischen Schiffen ein- oder ausgeführt werden dürfen, dürfen es auch auf preußischen;
3. alle Gegenstände nicht-preußischen Ursprungs, welche gesetzlich auf preußischen Schiffen in die Häfen des vereinigten Königreichs eingeführt werden können, sollen nur mit denselben Abgaben belegt werden, welche für dieselben Waaren bei deren Einfuhr auf englischen Schiffen bestimmt sind.

Soweit diese Punkte gehen, war die Gegenseitigkeit in der That vollkommen. Aber freilich, es fehlte sehr viel, daß die englischen Zugeständnisse an Preußen mit den preußischen Zugeständnissen an England sich irgendwie hätten vergleichen lassen, sobald man den Maaßstab der zu Grunde liegenden Schiffahrtsgesetzgebung beider Länder zu Rathe zieht. Denn nach Preußen konnte jeder Gegenstand gesetzlich auf englischen Schiffen eingeführt werden — jeder, ausgenommen Salz und Spielkarten. Die Einfuhr nach England auf preußischen Schiffen war und blieb im Wesentlichen auf den direkten Handel beschränkt. Preußen hatte mit einer unterscheidenden Gesetzgebung nur eben erst den Anfang gemacht, mit einer ferneren gedroht; von diesem Versuche trat es nun, England gegenüber, zurück. England war bis an die Zähne in beschränkende Statuten eingepanzert; den geringsten Theil derselben ließ es fallen, eben jenen geringsten Theil, welchen Preußen so eben zu erwidern versucht hatte; um diesen Preis erwirkte es von Preußen die Zurücknahme der ersten und letzten, der einzigen zu Ungunsten der englischen Schiffahrt getroffenen Maaßregel. Um diesen Preis erwirkte England von Preußen die freiwillige und thatsächliche Verzichtleistung auf erwidernde Maaßregeln, hielt es Preußen auf der Stufe gänzlicher Passivität zurück, und nannte das — Gegenseitigkeit.

Digitized by Google

Zwei Punkte haben, wie man aus einer unlängst veröffentlichten Depesche von Lord Aberdeen an den Grafen von Westmoreland (vom 13. Mai 1845) ersieht, zu Erörterungen Anlaß gegeben, und das Ergebniß herausgestellt, daß der Vertrag ausschließlich nur auf den direkten Verkehr zwischen Großbritannien und Irland einerseits, und Preußen andererseits Bezug haben sollte.

Nach der Darstellung von Lord Aberdeen hatte die englische Regierung dieselben Vortheile für Colonialschiffe verlangt, welche der Vertrag den britischen Schiffen bewilligt; der preußische Gesandte aber hatte (1825) darauf zurückverwiesen, daß der Vertrag den preußischen Schiffen nur in den Häfen von Großbritannien und Irland gewisse Zugeständnisse einräume; die britischen Colonieen aber unter dem Ausdruck „die Staaten beider Souveraine" nicht mit einbegriffen sein können. Die ganze Beweisführung Preußens habe auf der Annahme beruht, bemerkt Lord Aberdeen, daß der Vertrag sich nur auf einen direkten Verkehr beider Länder beziehe; Großbritannien, diesen Gründen nachgebend, habe die Ansprüche zurückgezogen, die es behufs seiner Colonialschiffahrt in Antrag gebracht, und habe sich dazu verstanden, den Handel mit den Colonieen zum Gegenstand einer späteren, unabhängigen und widerrufbaren Uebereinkunft zu machen, und diesen Handel Preußen zu eröffnen gegen den Austausch eines Vortheils, dessen praktischer Werth in der That nicht viel mehr als nominell sei. Dieser Vortheil ist kein anderer, als der in der preußischen Cabinetsordre vom 20. Mai 1826 ausgesprochene, wornach der Handel und die Schiffahrt Englands und seiner Colonieen auf den Fuß der begünstigtsten Nation gestellt sind. Dieser Vortheil mag nicht viel mehr als nominell heißen, sofern Preußen ein System der unterscheidenden

Digitized by Google

Gunſt nicht ausübt. Und es gewinnt faktiſch ſogar den Anſchein, als wenn in dieſem Fall Preußen Nichts gewährte, von Großbritannien aber eine neue Leiſtung empfinge. Aber, welche beſondere Gunſt Preußen auch irgend einer Nation, als Aequivalent für die bedeutendſte Gegenleiſtung gewähren möchte, England würde ſofort den vollſtändigen Mitgenuß derſelben ohne weiteres Aequivalent anſprechen, oder auf den Grund des widerruflichen Abkommens von 1826 den preußiſchen Schiffen die britiſchen Colonieen wiederum gänzlich verſchließen können. Lord Aberdeen ſcheint nicht ohne Beziehung die Anmerkung noch hinzugefügt zu haben: der relative Werth dieſes Uebereinkommens würde von Preußen nur dann erſt angemeſſen gewürdigt werden, wenn die britiſche Regierung ſich durch Umſtände veranlaßt ſehen ſollte, daſſelbe zu löſen.

Die engliſche Diplomatie hat noch einen zweiten Punkt mit dem ſo eben erörterten in Verbindung zu bringen gewußt. Der 4te Artikel des Vertrages von 1824 beſagt: für alle, geſetzlich aus den beiderſeitigen Häfen auszuführenden Güter ſollen die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vortheile gewährt werden, die Ausführung geſchehe nun auf Schiffen des andern Staates oder auf inländiſchen. Von Ausfuhrzöllen iſt hier allerdings nicht die Rede; aber, wenn kein Unterſchied in der Erleichterung der Ausfuhr ſtattfinden ſollte, ſo lag die Vermuthung gar zu nahe, daß auch keine unterſcheidende Erſchwerung derſelben im Geiſte des Vertrages gedacht werden könne. Nun aber beſteht in Großbritannien ein Ausfuhrzoll für Steinkohlen, und zwar ein höherer für die Ausfuhr auf fremden als auf Nationalſchiffen, ſofern jene nicht nach ihren Heimatshäfen beſtimmt ſind. Zuerſt im Jahr 1833 erklärte der preußiſche Geſandte, daß ihm dies Verfahren nicht im Einklag mit dem Reciprocitätsvertrag

Digitized by Google

erscheine. Die englische Diplomatie bediente sich eines Argumentes, dem man den Ruhm des Scharfsinnes nicht absprechen wird. Wenn, hieß es, wenn der Vertrag sich, nach der eigenen Ansicht Preußens, nicht einmal auf die britischen Colonieen bezieht, wie viel weniger kann er sich auf den Verkehr mit dritten Ländern, also auf den indirekten Handel, beziehen? Somit war der direkte Handel als das Feld bezeichnet, auf welchem alle Erleichterungen, die der Vertrag gewährt, ausschließlich zu suchen seien. Es scheint, daß Preußen diese Deutung sich gefallen ließ. Wenigstens nach der Darstellung von Lord Aberdeen hörte Preußen zwar nicht auf, die Unbilligkeit dieses unterscheidenden Ausfuhrzolles zu rügen, verlangte aber dessen Beseitigung auf den Grund einer Vertragswidrigkeit desselben erst am 5. October 1841, welchem Verlangen die britische Regierung endlich im Lauf des Jahres 1842 entsprach, wie er denn auch für die Schiffe Rußlands, Schwedens und der Hansestädte nach und nach weggefallen ist.

d) Fernere Verhandlungen (1825 — 1834).

Das Ungenügende in den Handelsbeziehungen zwischen England und Preußen mußte nun freilich, auch abgesehen von den Schiffahrtsverhältnissen, sich vielfach geltend machen. Der preußische Gesandte in London entwickelte in einer Note vom 25. December 1825 das preußische System, und erklärte die Geneigtheit Preußens, einen Reciprocitätsvertrag abzuschließen, der den milden Grundsätzen der preußischen Handelspolitik entsprechen würde. Von englischen Zugeständnissen ward insbesondere die Zulassung preußischen Getreides und preußischen Schiffsbauholzes unter erleichterten Bedingungen gewünscht, und dagegen die Verpflichtung angeboten, preußischer Seits für eine Reihe von Jahren Nichts in dem gegenwärtigen

Digitized by Google

System zu ändern, und namentlich die (nach der Angabe des preußischen Gesandten nicht mehr als 10 bis 15 pCt. vom Werthe betragenden) Einfuhrzölle von englischen Waaren nicht zu erhöhen.

Nur die pomphaften Worte, mit welchen Canning und Huskisson behutsame und mäßige Abweichungen von dem alten englischen System, nicht ohne heftigen Widerspruch der durch Schutz übersättigten Gewerbe ankündigten — nur jene Schlagworte einer in den englischen Parlamentsakten unerfindlichen Handelsfreiheit können einigermaaßen die Zuversicht erklären, mit welcher Preußen zu erwarten schien, daß solche Anerbietungen Eingang finden könnten. Zugleich ist es wohl der Beachtung werth, daß Preußen eine Geneigtheit förmlich aussprach, die Zulassung seiner Rohstoffe durch die Offenhaltung seines Marktes für die britische Industrie zu geringen Zöllen zu erkaufen. Wenn an und für sich die Erstarkung einer einheimischen Industrie nicht mit Unrecht dem bloßen Betrieb der Bodencultur im wohlverstandenen staatswirthschaftlichen Interesse vorzuziehen sein wird, so kann Ihre Commission insbesondere sich nicht verbieten, auf die Verschiedenheit aufmerksam zu machen, welche zwischen dem damals beschriebenen und dem jetzigen preußischen System sich darzustellen scheint. Die Zölle von 10 bis 15 pCt., welche Preußen damals für den Eingang englischer Waaren festzuhalten sich bereit erklärte, stehen bedeutend unter dem Maaße derjenigen, die es seitdem dem dringenden Ansuchen der Industriellen des Zollvereins verwilligt hat, und welche den Letzteren zum Schutz ihrer Gewerbthätigkeit noch immer nicht zu genügen scheinen.

Wenn übrigens deutsche Fabricanten damals vor der Annahme der preußischen Vorschläge gezittert haben mögen, so haben sie umsonst gezittert. Ein Gutachten einer Geheimenraths-Committee vom 17. Januar 1826, zugleich mit einer

Digitized by Google

engliſchen Note vom 6. Februar 1826 übergeben, langt, nach ausführlichen Erörterungen, bei dem Reſultate an, daß England ſich auf der von Preußen beantragten Grundlage auf keine Unterhandlungen einlaſſen könne, indem die Gewährung gegenſeitiger und gleich werthvoller Conceſſionen das oberſte Princip der engliſchen Handelspolitik bei Unterhandlungen mit fremden Staaten ausmache. Die begleitende Note bemerkte noch ausdrücklich, daß die britiſche Regierung niemals auf einen Vorſchlag eingehen könne, der ihr von einer fremden Regierung zur Abänderung der engliſchen Korngeſetze gemacht werde.

Es tritt nun eine längere Pauſe ein, bis der Ablauf des Vertrages (er war auf zehn Jahre geſchloſſen, und mit dem 3. April 1834 ward er für beide Theile kündbar) Gelegenheit gab, die Verhandlungen wieder aufzunehmen.

In einer Note vom 29. Mai 1834 erklärte der preußiſche Geſandte in London, Freiherr von Bülow, unter Hinweiſung auf jenes Verhältniß und die daraus entſtandene, die Speculation lähmende Ungewißheit: ſeine Regierung erachte es im Intereſſe beider Theile für zweckmäßig, das Stillſchweigen zu brechen, und ſich zu bemühen, ein Verſtändniß herbeizuführen, durch welches der Handel eine ſolidere, als die durch den Traktat von 1824 gewährte Baſis erlangen könne. Nach einem Rückblick auf das preußiſche Syſtem, bei welchem beſonders hervorgehoben iſt, daß die preußiſche Regierung ſich vorbehalten habe, ihre Unterthanen durch außerordentliche Maaßregeln zu ſchützen, wenn ihr Handel in fremden Ländern weſentlich benachtheiligt werden ſollte — nach einem Eingang alſo, der einen feſtſtehenden Entſchluß anzukündigen ſcheint, geht die Note zur Würdigung des Vertrages von 1824 über.

„Ausgehend", heißt es, „ausgehend von dem Princip der Gegenſeitigkeit, führt dieſer Traktat in der That den

Digitized by Google

Namen davon, doch hat die Erfahrung die preußische Regierung bald belehrt, daß die Reciprocität, welche ihr zu Theil ward, Nichts weniger als wirklich ist". Zwei Punkte werden dann namhaft gemacht, auf welche diese Erfahrung besonders sich stütze.

Erstens: — der zweite und dritte Artikel setze zwar in der That buchstäblich eine vollkommene Reciprocität für die Einfuhr und Ausfuhr fest, sowohl von den beiderseitigen Erzeugnissen, als von denen dritter Länder. Allein durch Anwendung der in beiden Ländern bestehenden Verordnungen und Gesetze bei der Vollziehung dieser Uebereinkunft habe sich gezeigt, daß eine wirkliche Reciprocität durchaus nicht stattfinde. Denn während in Preußen jeder Artikel, sowohl direkt von England, als indirekt aus andern Ländern, gesetzlich mit englischen Schiffen eingeführt werden könne, verhindern die Fiscal- und Handelsgesetze von England nicht allein auf eine sehr wesentliche Weise die Einfuhr der Hauptprodukte von Preußens Boden und Fabriken, sondern machen auch allen indirekten Handel durch preußische Schiffe fast unmöglich. Dieser letztere Nachtheil werde in Preußen um so stärker empfunden, als die allervollkommenste Gegenseitigkeit im Handel, sowohl direkt als indirekt, zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika durch Traktat festgestellt sei.

Zweitens: — die englische Regierung halte sich berechtigt, nach ihren Ansichten allein, und allein nach ihren legislativen Verordnungen, die unterscheidenden Eigenschaften zu bestimmen, welche in ihren Augen zu einem preußischen Schiffe erforderlich seien, um demselben die Vortheile des Traktates zu sichern; während in Preußen jedes Schiff als ein englisches behandelt werde, wenn es mit englischen Papieren versehen sei, die es für ein solches erklären. So weit seien in dieser

Digitized by Google

Hinsicht die Belästigungen gegangen, daß preußische mit gehörigen Certificaten versehene Schiffe sammt den Ladungen, kaum der Confiscation entgangen seien. Wenn auch der Text der Convention diesen Punkt mit Stillschweigen übergehe, so sei doch das Verfahren der britischen Behörden dem Sinn und den Grundsätzen, welche jene Convention veranlaßten, deshalb nicht weniger zuwider.

Durch solche Erfahrungen, heißt es ferner, habe der preußischen Regierung bemerkbar werden müssen, wie viel der sogenannte Reciprocitätsvertrag für die Interessen des preußischen Handels zu wünschen übrig lasse. Diese Erwägung habe noch an Kraft gewonnen, seitdem ein Antrag auf Erleichterung der Korneinfuhr im Unterhaus verworfen sei, während über Erleichterung der Zufuhr ostseeischen Schiffsbauholzes noch immer tiefes Schweigen herrsche. Da nun Getreide und Holz die Hauptartikel der Ausfuhr preußischer Häfen seien, der Reciprocitätsvertrag aber nur den direkten Handel zwischen Preußen und England begünstige, so höre der Vertrag auf für Preußen von Werth zu sein. Ein Handel, der ohne Nutzen für die Consumenten Englands, und zum Nachtheil der Einnahme Englands geführt werde, der auch nicht weniger dem Geiste des Reciprocitätsvertrages zuwider sei, ein solcher Handel raube den preußischen Schiffseignern die letzten und geringen Vortheile, welche der Traktat ihnen zugesichert. Es sei nämlich Thatsache, daß Holz von preußischen Häfen mit englischen Schiffen nach Canada ausgeführt werde, um von da, als aus jener Colonie kommend, in England zum Zoll von 10 s eingeführt zu werden, während es, direkt von Preußen kommend, 55 s bezahlt haben würde. Ein Verkehr dieser Art untergrabe das Fundament eines direkten Handels zwischen Preußen und England, und führe, im offenbaren Widerspruch mit dem Reciprocitätsvertrag, zu völliger Ausschließung der preußischen Schiffe vom Holzhandel.

Digitized by Google

Wenn unter solchen Umständen die preußische Regierung bis jetzt von dem Recht der Kündigung noch keinen Gebrauch gemacht, so sei es nur, weil sie den Grundsätzen treu zu bleiben wünsche, welche seit 1818 die Basis ihres Handelssystems bilden. Diesen Grundsätzen habe die preußische Regierung große pecuniäre Opfer gebracht, als mehrere deutsche Staaten um Aufnahme in ihren Handelsverein nachgesucht. Ungern würde sie sich zurückziehen in einem Augenblick, wo jene Grundsätze einen Grad der Ausdehnung erlangt, den sie schwerlich hätte erwarten dürfen, als sie, zuerst und umgeben von Staaten mit anderen Systemen, Handelsfreiheit zu verkündigen begonnen: ungern würde sie den Handel zwischen Preußen und England durch neue und außerordentliche Lasten noch mehr erschweren, anstatt durch Abschaffung von Beschränkungen und Zöllen ihn zu erleichtern und aufzumuntern.

Daß nun Preußen alle Ursache hatte, mit einem Vertrag unzufrieden zu sein, der so große und in's Auge springende Uebelstände unbeseitigt ließ, das wird kein Mensch in Abrede stellen. Wohl aber wird es erlaubt sein, einige Verwunderung darüber auszudrücken, daß es erst, wie die Note bemerkt, der Erfahrung bedurfte, um danach die geringen Vortheile, die er bringen konnte, die großen Mißstände, die er unberührt ließ, zu bemessen. Man wird unwillkürlich an den bekannten Satz erinnert, daß von Demjenigen, der mit einem Andern contrahirt, sich erwarten lasse, er werde nach den Verhältnissen dieses Andern sich zuvor gehörig erkundigt haben. Die britische Schiffahrtsakte ist zu keiner Zeit ein Geheimniß gewesen. Ueber die Ausdehnung derjenigen Befugnisse, welche der britischen Regierung zum Behuf des Abschlusses von Reciprocitätsverträgen ertheilt waren, konnte ebenso wenig ein Zweifel obwalten; lagen sie doch öffentlich vor, in einer Par-

Digitized by Google

lamentsakte von ganz neuem Datum. Die Sprache der Note vom 29. Mai 1834 verräth aber von Anfang bis zu Ende, daß man beim Abschluß des Vertrages von 1824 preußischer Seits über den Umfang und die Art der dadurch erworbenen Vortheile sich in vollkommenem Mißverständniß befunden. Nur bei dem einzigen Punkt der Nationalität der Schiffe ist dies Mißverständniß erklärlich, da über diesen Punkt der Vertrag gänzlich schweigt, also weder auf die beiderseitige Gesetzgebung als normgebend verwiesen, noch von preußischer Seite der Versuch gemacht worden (der den Hanseſtädten im Jahre 1825 wenigstens bis zu einem gewissen Grade gelungen ist), von England irgend ein, über das Maaß seiner strengen Anforderungen hinausgehendes Zugeständniß zu erhalten. In allen übrigen Beziehungen aber war die bestehende Gesetzgebung ausdrücklich zu Grunde gelegt und vorbehalten.

Lord Palmerston giebt sich nun Mühe, in seiner Erwiderung die preußische Regierung über das Minimum von Zugeständnissen, die man ihr in dem Vertrag von 1824 zu machen beabsichtigt, nachträglich aufzuklären. Die Absicht sei gar nicht gewesen, den ganzen wechselseitigen Verkehr beider Länder auf den Fuß gegenseitiger Gleichheit zu stellen. Der Vertrag verspreche nicht, den Schiffen beider Länder irgend einen neuen Canal des Handels und der Frachtfahrt zu eröffnen. Enthielten die preußischen Gesetze keine Anordnungen, welche den britischen entsprächen, so gebe das Preußen kein Recht, die Aufhebung der letzteren (die so alt seien, wie die Zeiten Carls II.) zu verlangen. Es möge nun im Vortheile beider Länder liegen oder nicht, daß ihre Schiffahrtsgesetze vollkommen gleichgestellt werden; es möge (falls eine Gleichstellung überall angemessen erscheinen sollte) zweckmäßiger sein, daß Großbritannien das preußische, oder Preußen das

Digitized by Google

britiſche Syſtem nachahme: ſo ſeien dies Fragen, mit welchen der Vertrag von 1824 Nichts zu thun habe und welche die britiſche Regierung noch niemals zum Gegenſtand einer Unterhandlung mit irgend einem auswärtigen Staate zu machen ſich verſtanden habe.

Der Ton und Inhalt dieſer engliſchen Note war nicht von der Art, um zu einer Fortſetzung der Discuſſion einzuladen. Um ſo mehr hätte man erwarten ſollen, daß Preußen den Entſchluß faſſen würde, den es zufolge der Note vom 29. Mai 1834 nur in der Hoffnung einer Verſtändigung aufgeſchoben hatte. Die britiſche Erwiderungsnote eröffnete durchaus keine Ausſicht auf Verſtändigung; ſie erkannte den Vertrag von 1824 in ſeiner ganzen Nacktheit an, leugnete aber auf's Beſtimmteſte, daß Preußen ein Recht habe, ſich zu beſchweren; und Preußen hat den Vertrag dennoch nicht gekündigt.

e) Die Sendung des Dr. Bowring (1839).

Indeſſen mag einige Kunde von der Stimmung in Deutſchland, zumal in Süddeutſchland nach England gedrungen ſein. Die alljährlich wiederkehrenden Angriffe auf die Kornbill lenkten zugleich die Aufmerkſamkeit auf das Verhältniß Deutſchlands zu England, und auf das in Deutſchland vorherrſchende, unbefriedigte Gefühl, das leicht eine Kündigung des Vertrages und die Ergreifung von Maaßregeln, wie die von Preußen 1822 zur Selbſtvertheidigung verhängte, herbeiführen konnte. Der niederländiſche Vertrag verrieth Tendenzen, wie ſie der Zollverein noch nicht kundgegeben hatte. Die engliſche Preſſe faßte ihn beſonders von dieſer Seite auf. Ein Syſtem von Differentialzöllen, das man zu Gunſten Hollands eingeführt, wenn man auch, durch die Erkenntniß der überwiegenden Nachtheile, ſich gezwungen geſehen

Digitized by Google

hatte, es schnell wieder aufzugeben — ein solches System, wenn man an die geschicktere Handhabung desselben nur erst sich gewöhnte, konnte doch eine drohende Waffe gegen England abgeben. Genug, im Sommer 1839 faßte plötzlich das britische Ministerium den Entschluß, einen Abgeordneten in der Person des Dr. Bowring nach Berlin zu senden, in welcher Hauptstadt der Zusammentritt der Delegirten aller stimmführenden Zollvereinsstaaten nahe bevorstand.

Der Bericht von Dr. Bowring über seine Sendung ist im Frühjahr 1840 veröffentlicht worden. Ihre Commission glaubt eine und die andere Seite dieses Berichtes, der zur Zeit seines Erscheinens großes Aufsehen erregt, und in sehr verschiedenem Sinn beurtheilt worden, auch jetzt noch wieder in Erinnerung bringen zu dürfen.

Vor Allem ist das Verdienst anzuerkennen, daß Dr. Bowring der Erste war, der seinen Landsleuten die nationale Seite des deutschen Zollvereins und die wahre Quelle seiner Popularität in Deutschland zur Anschauung brachte. Daß der Zollverein eine Macht geworden, daß die öffentliche Meinung in Deutschland sich der in Rede stehenden Fragen bemächtigt habe, daß Preußen, selbst wenn es wollte, den überall sich regenden öffentlichen Geist nicht auf die Dauer zurückzuhalten im Stande sein würde — das waren Entdeckungen, die den Engländern so neu als befremdend waren, und die mindestens einen Zweifel wecken mochten, ob der Ton der letzten englischen Noten, einer solchen Macht gegenüber, sich als der richtige bewähren werde.

Mit großer Bestimmtheit sprach der Bericht über die Folgen sich aus, die ein Festhalten des britischen Systems herbeizuführen gar nicht verfehlen könne. „Es wird ein immer größeres Verlangen nach höheren Zöllen auf halbfertige Artikel entstehen, ein stärkerer Wunsch, in der Zufuhr

Digitized by Google

weniger von dem fremden und mehr von dem einheimischen Producenten abzuhängen. Nicht eben, daß dieser Zustand der Dinge die Wahrscheinlichkeit für sich hätte, die zukünftige Wohlfahrt und die bleibenden Interessen Deutschlands zu befördern, aber es ist ganz gewiß, daß wenn die Tendenzen seiner Gesetzgebung sich nicht auf die Ausdehnung des auswärtigen Handels richten, sie sich nach der Seite hin richten müssen und werden, ihren Fabricanten in jedem Stadium der Fabrication den einheimischen Markt mehr und mehr zu sichern. Es ist gegen alle Erfahrung, daß die Gründe einer gesunden und umfassenden Philosophie, deren, wenn auch noch so glänzende Resultate einige Zeit zu ihrer Entwickelung bedürfen, im Stande sein sollten, den drängenden Anforderungen der Interessen entgegenzuwirken und sie zu überwinden, welche augenblickliche Unterstützung erheischen, und obendrein durch die vorherrschende Gesetzgebung in's Dasein gerufen sind. Und nun sind die Wirkungen des Zollvereines auf fremde Nationen, und besonders auf Großbritannien, erst im Keimen. Treten nicht gegenseitige Zugeständnisse und freundliche Vereinbarungen an die Stelle des gegenwärtigen feindseligen Systemes, so wird in England die Wirkung des Zollvereines, in einer spätern Periode seines Fortschreitens, vornehmlich und immer drückender gefühlt werden, durch sein weitergreifendes Eindringen in Manufakturarbeit. Er muß mehr und mehr das Gebiet überziehen, wo das rohe Material die kleinste Quantität an hinzugefügtem Werthe erhält. Demgemäß sind die Waaren, deren Fabrications-Proceß vollendet ist, die ersten gewesen, welche die Wirkungen des preußischen Tarifs empfunden haben; denn es kann nicht zu oft wiederholt werden, daß manche der ganz fertig fabricirten Artikel, nach denen früher große Nachfrage war, den Weg nach den Märkten des Handelsvereines verloren haben. Keine Webereien ge-

Digitized by Google

ringer Qualität können ferner Absatz finden, und zugleich bezweckt der Tarif, mehr und mehr auch die besseren Qualitäten zu verdrängen, die jetzt noch einen, freilich nicht sehr festen Stand halten auf den preußischen Märkten.

„Es läßt sich in der That nur ein einziger Weg einschlagen, wenn man nicht etwa beabsichtigt, einen Handel von vielen Millionen Pfund Sterling jährlich ein für alle Mal aufzuopfern. Die Zolltarife Großbritanniens müssen, pari passu, mit den Tarifen des Zollvereins modificirt werden. Solche Modificationen sind in so augenfälligem, wesentlichem, bleibendem Interesse der 50 Millionen Briten und Deutschen, die dadurch näher an einander gebracht und enger mit einander vereinigt würden, daß, wenn wir auf der einen Seite die Gefahren betrachten, womit eine ungeheure Verminderung unseres Handels uns bedroht, und auf der anderen die Segnungen, welche wir durch größere Ausdehnung des Handels verbreiten würden, ich nicht umhin kann, dem Parlamente und der Regierung meine Ueberzeugung vorzulegen, daß wesentliche Veränderungen von beiden Seiten laut willkommen geheißen werden. Die einem ausgedehnteren Verkehre widerstrebenden, verderblichen Interessen wachsen freilich stärker und stärker; denn obgleich im Ganzen die Aufnahme eines brittischen Commissars in Berlin sehr gütig und herzlich war, und die preußischen und anderen Behörden die beßte Stimmung an den Tag legten, entstand doch auch ein Ausbruch der natürlich in den Gemüthern derer, die vom Monopole Nutzen haben, erzeugten Gesinnungen, deren Zweck es war, Mißtrauen über alle meine Schritte zu werfen, Eifersucht zu erwecken und die böseſten Grundstoffe der Nebenbuhlerschaft und der Nationalität aufzuregen. Man bezweifelte, man läugnete, daß das Parlament beabsichtige, daß die Regierung die Macht habe, unserer Handelspolitik den Charakter größerer Liberali-

Digitized by Google

tät zu verleihen. Die Zeitungen stellten emsig vor, die britische Regierung bezwecke nicht, Bedingungen der Gegenseitigkeit anzubieten, wolle keine Deutschland wohlthätige Veränderungen vorschlagen, als Erwiderung auf die England zu gewährenden Vortheile, — sondern wolle die Manufakturen des Zollvereines ohne Ersatz dem Verderben weihen. Man stellte in jeder Form und Gestalt vor, England könne und wolle dem Zollvereine keine Vortheile darbieten, als Gegenleistung für die Herabsetzung der Tarife auf englische Erzeugnisse. Ich fand allerdings, daß die stärksten, gegen jede Aenderung der deutschen Verbotzölle vorgebrachten Gründe der englischen Gesetzgebung selbst entlehnt waren. Unsere eigenen Beschränkungen, unsere eigenen hohen Zölle, unsere eigenen Verbote wurden mir beständig entgegengehalten und waren ohne Zweifel die größten Schwierigkeiten, mit denen ich im Laufe der Verhandlungen zu kämpfen hatte."

Fast auf jedem Blatt begegnet man der Ueberzeugung, daß einzig nur eine liberalere Gesetzgebung Englands im Stande sein werde, die den englischen Interessen drohende Gefahr zu beschwören. Besonders merkwürdig erscheint die folgende Stelle, und es ist wohl der Mühe werth, daran zu erinnern, wie frühe und von welcher Seite her diejenigen Ansichten ausgesprochen worden, welche in der jüngsten Zeit Sir Robert Peel mit der gleichen Zuversicht sich angeeignet hat. „Es möchte die weiseste, wenn auch die gewagteste, Gesetzgebung sein, unsere eigenen Tarife liberaler zu machen, und es den ins Leben gerufenen oder gestärkten Interessen zu überlassen, mit den Tarifen des Landes, in welchem sie entstanden sind, fertig zu werden. Ich bin überzeugt, daß, wenn auch keine Veränderungen in den Tarifen des preußischen Zollvereins gemacht würden, unsere Zulassung ihres Kornes und Holzes schnell, nothwendig und gebieterisch eine Herab-

Digitized by Google

ſetzung der Zölle auf engliſche Waaren erzwingen würde. Es wäre nicht nöthig, über Zugeſtändniſſe zu unterhandeln — die würden von ſelbſt kommen. Die Ackerbau- und Handelsintereſſen, unter unſerer weiſeren Politik aufblühend, würden bald zu Fürſprechern unſerer Sache gewonnen werden, und unſer Intereſſe vertreten. Ich begreife aber recht gut, daß Regierungen, wenn auch noch ſo hellſehend, nicht die Macht haben, ohne Rückſicht auf andere Regierungen zu handeln. Gegenſeitige, allmälige Zugeſtändniſſe beſeitigen manche Schwierigkeiten, beſiegen manche Vorurtheile. Sie ſtellen die Ausſicht auf künftige ausgedehnte Verbindungen in ihrer anziehendſten Geſtalt dar. Sind günſtige Abänderungen in den britiſchen Tarifen nöthig, um den feindlichen Intereſſen Preußens entgegenzuwirken, ſo war es auch meine Aufgabe, vorzuſtellen, daß ohne günſtige Abänderungen in den Tarifen des Zollvereins, die britiſche Regierung mit unüberſteiglichen Hinderniſſen zu kämpfen haben würde, und ich bin verpflichtet, es zu ſagen, man würdigte den Stand der Dinge nach Gebühr und erkannte vollſtändig alle im Wege ſtehenden Hinderniſſe."

In einer angehängten Depeſche aus Berlin vom 28. Auguſt 1839 berichtet Dr. Bowring über die Art und das Maaß der Geneigtheit, die ihm von Seiten preußiſcher Staatsbeamten entgegengekommen. „Ich habe die Punkte hervorgehoben, welche uns am meiſten intereſſiren, nämlich Reduktion der Zölle auf Baumwollen-, Wollen-, Eiſenwaaren und Steingut. Die allgemeine Antwort iſt, daß Preußen verminderte Zölle auf dieſe Artikel empfehlen und ſeinen Empfehlungen Erfolg zu geben verſuchen will, wenn wir liberale Modificationen der Korn- und Holzzölle in Großbritannien durchſetzen können. Ich habe alle Schwierigkeiten dieſer Fragen auseinandergeſetzt, bemühe mich aber ſehr darum, von der preußiſchen Regierung deutlich ausgeſprochene Erklärungen

Digitized by Google

zu erlangen, ob, wenn die und die Veränderungen in England stattfinden, ihnen die und die Veränderungen diesseits folgen würden. Der Dirigent des Zoll-Departements sagt, daß man eine allgemeine Reduktion der Zölle auf Baumwollen und die Classification der Zölle auf Wollen vorschlagen wolle, um die geringeren Qualitäten von der Ausschließung zu befreien, welche das System der Gewichtsverzollung mit sich bringt, so wie eine Verringerung der Zölle auf Eisenwaaren und Steingut beantragen; die Grundlage des Verständnisses sollte sein, daß man so viel abließe, wenn die Zölle auf Bauholz um so viel vermindert würden, und so viel mehr, wenn ein fester Zoll auf Weizen gelegt würde, anstatt der jetzigen schwankenden Scala."

Dieser Austausch der Ansichten, wie ernstlich auch die Meinung von beiden Seiten sein mochte, ist bekanntlich ohne alle Folge geblieben. Weder war Preußen im Stande, eine Bürgschaft zu geben, daß solche Bereitwilligkeit bei andern Zollvereinsregierungen einigen Anklang finden würde; noch war das Whig-Ministerium mächtig genug, um die Partei der Protectionisten im Parlament zu namhaften Concessionen zu bewegen.

Eben diese preußischen Versicherungen waren es übrigens, welche in Deutschland mit der größten Unzufriedenheit aufgenommen wurden. Im Jahr 1825 wäre es wohl möglich gewesen, eine Erleichterung der Einfuhr deutscher Bodenprodukte in England als eine gleichgeltende Erwiderung für die Zulassung englischer Fabricate in Deutschland herzustellen. Aber sobald in einem Lande die Gewerbsthätigkeit sich zu heben beginnt, sobald kostspielige Fabrikanlagen gemacht sind, und ein Manufaktur-Interesse durch das System der Regierungen geradezu begünstigt worden, so wird ein solcher Austausch nicht gedacht, geschweige denn ausgeführt werden können, ohne laute

Digitized by Google

und wohlbegründete Klagen über verletzte Interessen hervorzurufen. Der Zollverein war bereits viel zu tief in das System der Beschützung und Bevorzugung einheimischer Industrie eingegangen, um dieselbe andern, wenn auch noch so wichtigen Interessen zum Opfer bringen zu können. Und die Anlagen, wie die Verhältnisse, durch welche sie veranlaßt, waren noch viel zu neu, um der Vermuthung Raum zu geben, daß die einheimische Industrie bereits hinlänglich erstarkt sein könnte, um die Stütze missen zu können, wenn sie überhaupt einer solchen bedurfte. Abgesehen also von aller Verschiedenheit der staatswirthschaftlichen Ansichten, war es eine einfache Frage der Gerechtigkeit, ob man Demjenigen, den man aufgemuntert hatte, das Feld urbar zu machen und den Samen zu streuen, auch vergönnen wolle, die Früchte zu ärnten.

Die preußische Regierung scheint noch einen andern Gesichtspunkt gefunden zu haben, um den Vorschlag eines gegenseitig zu erleichternden Austausches, auf der oben besprochenen Grundlage, ihrerseits abzulehnen. Aus der Depesche des Grafen Aberdeen an den britischen ausserordentlichen Gesandten in Berlin, vom 13. Mai 1845, ersieht man, daß auf die amtliche Anfrage nach den Vortheilen, welche der Zollverein für eine Ermäßigung der Bauholzzölle gewähren würde, die Antwort erfolgt ist: eine solche Herabsetzung werde wahrscheinlich im Interesse des englischen Schiffsbaues unternommen, alle daraus entspringenden Vortheile würden vorzüglich Preußen und nicht den übrigen Staaten des Zollvereins zufallen; es würden deshalb diese Staaten wahrscheinlich sich nicht berufen fühlen, irgend ein Opfer zu bringen, um eine solche Veränderung zu erlangen. Das Resultat der Eröffnungen, heißt es ferner, welche von der britischen Regierung eingeleitet worden, habe die Richtigkeit dieser Voraussetzung des preußischen Ministers bewiesen; die britische Regierung sei deshalb zu dem

Digitized by Google

Schluſſe berechtigt, daß die Frage für die Staaten des Vereins nur von untergeordneter Wichtigkeit ſei und keine Baſis zu einer Unterhandlung darbiete.

Dieſelbe Note erzählt ferner, im Jahr 1842 habe der preußiſche Miniſter bei Gelegenheit der Veränderung der Korngeſetze geäußert, die Kaufleute und Fabricanten hegten ernſte Beſorgniſſe, daß eine vermehrte Ausfuhr des Getreides nach Großbritannien die Kornpreiſe und ſonach auch unvermeidlich den Arbeitslohn ſteigern werde; es laſſe ſich vermuthen, daß die Stimmung der Zollvereins-Staaten eher gegen als für eine Herabſetzung der Kornzölle ſei. Noch ſpäter habe der preußiſche Miniſter bemerkt: ſo vortheilhaft auch die neueſten Veränderungen in den Holz- und Kornzöllen für den preußiſchen Landbauer ſich ausweiſen, und ſo dankbar auch ſeine eigene Regierung dieſe Maaßregel anerkennen möge, ſo würden doch die ſüdlichen und rheiniſchen Staaten ſich denſelben widerſetzen, da ſie ihnen keinen Vortheil gewährten, wohl aber die Beſorgniß erregen könnten, daß dadurch die Preiſe der fraglichen Artikel geſteigert werden möchten.

In dem Bericht von Dr. Bowring war endlich darauf hingewieſen, daß Preußen derſelben Vorrechte in Bezug auf die Schiffahrt theilhaftig zu werden wünſche, welche der jüngſt (1838) abgeſchloſſene öſterreichiſche Vertrag dem Kaiſerſtaat gewähre. Der öſterreichiſche Vertrag ſetzte bekanntlich feſt, daß öſterreichiſche Schiffe aus türkiſchen Donauhäfen kommend, in England ebenſo behandelt werden ſollten, als kämen ſie aus öſterreichiſchen Häfen. In gleicher Weiſe wünſchte nun Preußen, nach Dr. Bowring's Bericht, daß preußiſche Waaren in britiſchen und Colonialhäfen zugelaſſen werden möchten, ſobald ſie in preußiſchen Schiffen in Hamburg, Bremen, Rotterdam oder jedem andern, nicht preußiſchen Hafen verſchifft würden, der am Eingange der Elbe, der

Digitized by Google

Weſer, des Rheines oder jedes andern Fluſſes läge, welcher die Zollvereinsſtaaten durchſtrömte.

g) Der Märzvertrag (1841).

Hier iſt demnach die erſte Anregung des Vertrages vom 2. März 1841 enthalten.

Dieſer Vertrag ertheilt preußiſchen Schiffen die Befugniß, auch numerirte Artikel, und zwar auch ſolche von nicht zollvereinsländiſchem Urſprung, aus den Mündungen eines jeden, zwiſchen der Elbe und Maaß (beide eingeſchloſſen) liegenden Fluſſes nach England, und aus denſelben Häfen alle Zollvereinsprodukte nach den britiſchen Colonieen einzuführen.

Damit iſt denn allerdings eine fernere und nicht unbeträchtliche Abweichung von der urſprünglichen Strenge der engliſchen Schiffahrtsakte gegeben. Aber, abgeſehen von den beiden weſtlichſten Strömen, deren Ausflüſſe in den Händen eines wenngleich ſtammverwandten doch politiſch getrennten Volkes ſich befinden, liegt doch in eben dieſer Fiktion, welche den Begriff country über die Gränze der Einzelnſtaaten des Bundes hinaus erweitert, noch ein beſtändiges Verkennen der höheren, durch den Bund repräſentirten, deutſchen Einheit. Es würde unbillig ſein, ſo wie die Dinge ſtehen, England deßhalb anklagen zu wollen. Denn die Schuld liegt allerdings an den Deutſchen ſelbſt, welche auch nicht einmal unter dem Geſichtspunkt der Schiffahrt, fremden Nationen gegenüber, zu der Idee des gemeinſamen Vaterlandes ſich erheben konnten. Es ſpringt dies noch weit greller ins Auge, wenn man bemerkt, daß in Bezug auf preußiſche Schiffe Roſtock, Lübeck, Kiel noch immer als auswärtige Häfen betrachtet werden, und wenn man ſich erinnert, daß von den übrigen deutſchen Küſtenſtaaten einer nach dem andern ähnliche Conceſſionen in England nachſuchen mußte. Der Zollverein allerdings iſt

Digitized by Google

als ein Ganzes, als eine Einheit, in dieſem Vertrag zum erſten Mal anerkannt, aber nur um die Idee des gemeinſamen deutſchen Vaterlandes deſto auffallender zurücktreten zu laſſen. Wie ganz anders würde das Ergebniß ſein, wenn die ſämmtlichen deutſchen Bundesſtaaten ſich zu einer gemeinſamen Unterhandlung mit England, in dem feſten Entſchluß, die Einheit des Bundes geltend zu machen, hätten ermannen wollen! Wenn es ſich um beſondere Intereſſen handelte, ſo könnten die deutſchen Hanſeſtädte ſich vielleicht noch am eheſten dabei beruhigen, da ihnen eingeräumt worden, beim Verkehr mit England aus jedem Hafen zwiſchen der Maaß und Elbe, der Trave und Memel auszulaufen, und in die britiſchen Colonieen ſowohl Produkte des deutſchen Bundes als des deutſchen Zollvereins einzuführen. Aber Ihre Commiſſion kann keinen Augenblick anſtehen, jede etwa noch zu erwerbende beſondere Gunſt dieſer Art dem gemeinſamen, wenn auch fernen, ſo doch mit vereinten Kräften zu erſtrebenden Ziele unterzuordnen.

Wenn dieſe Betrachtung dem vaterländiſchen Gefühl zuerſt ſich aufdrängt, ſo giebt der Vertrag vom 2. März 1841 auch zu andern, ernſten Erwägungen Anlaß.

Der erſte Artikel räumt jenes Zugeſtändniß, das einzige von engliſcher Seite in dem Vertrag enthaltene, ein „in Erwägung, daß britiſchen Schiffen geſtattet iſt, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens und der übrigen Staaten des Zollvereins einzulaufen.“ Alſo Großbritannien verwilligt Etwas, in Erwägung, daß der Zollverein Alles verwilligt. Und für die Dauer des Vertrages iſt der Zollverein außer Stand geſetzt, irgend eine Maaßregel zur Begünſtigung ſeiner Rhederei im directen Handel zu ergreifen, oder einem überſeeiſchen Staat, der vollkommene Gegenſeitigkeit zu erwidern geneigt wäre, in der

Digitized by Google

Schiffahrt etwas Weiteres einzuräumen, als was den Engländern zugestanden ist, deren Concessionen von einer wirklichen Gegenseitigkeit noch immer sehr weit entfernt bleiben. Auch wenn eine Erweiterung seiner Seegränzen in der Zwischenzeit den Zollverein in den Stand setzen sollte, Maaßregeln der bezeichneten Art mit größerer Leichtigkeit sich anzueignen, so ist für die Dauer des Vertrages auf die Benutzung dieser Gelegenheit verzichtet, indem zufolge des 3ten Artikels die ferner etwa sich anschließenden Staaten in alle Stipulationen des Vertrages eintreten. Demnach giebt der Zollverein ein Unterhandlungsmittel weg, das sich in Preußens Hand bereits einmal, England gegenüber, als das wirksamste bewährt hatte. Die Engländer aber werden über diejenigen Besorgnisse beruhigt, welche Huskisson einst (am 12. Mai 1826) bei der Motivirung seiner Anträge in folgenden, bemerkenswerthen Worten entwickelt hatte: — „Wäre unser System ein, unserem Lande allein bekanntes Geheimniß, so würde ich nicht unternehmen, die Ermäßigung desselben nach dem Grundsatz einer gleichartigen Reciprocität zu vertheidigen. So lange kein unabhängiger Handelsstaat außerhalb Europa bestand, und während die europäischen Regierungen aus Sorglosigkeit oder Unwissenheit sich nicht die Mühe gaben, unserem Systeme entgegenzuarbeiten, so lange allerdings würden wir unrecht gethan haben, irgend einen Theil desselben abzuändern. Ist aber die Welt gegenwärtig noch in demselben Zustand? Sehen wir nicht, wie eine Nation nach der andern aus unsrem Gesetzbuch ein Blatt nach dem andern entlehnt?"

Im zweiten Artikel erklärt der Zollverein seine Einwilligung, daß stets und in jeder Beziehung der Handel und die Schiffahrt britischer Unterthanen hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis auf den Fuß der begünstigtsten Nationen gestellt sein sollen.

Digitized by Google

Diese Bewilligung ist schwer getadelt worden, weil der Zollverein dadurch ein Unterhandlungsmittel sich habe aus den Händen winden lassen, das er bei den überseeischen Staaten zu Gunsten des Absatzes deutscher Industrie hätte verwerthen können. Wenn in der preußischen Staatszeitung darauf geantwortet worden, man habe nur in Bezug auf zwei Artikel nicht zu thun sich verpflichtet, was man in Bezug auf alle Artikel des größeren überseeischen Verkehrs nicht thun wolle, so scheint dabei vergessen zu sein, daß der niederländische Vertrag, zwei Jahre vorher, allerdings Differentialzölle eingeführt hatte, wenn sie auch bald genug wieder aufgegeben waren. Diese Thatsache ward aber durch den englischen Vertrag geradezu wieder in Erinnerung gebracht, da die beiden Artikel — Zucker und Reis — offenbar deshalb von den Engländern namhaft gemacht waren, weil grade diesen Artikeln im niederländischen Vertrag zu Gunsten Hollands ein ermäßigter Zollsatz gewährt worden. Daß das System des Zollvereins überhaupt und mit einiger Consequenz Differentialzölle ausschließe, läßt sich um so weniger behaupten, da der amerikanische Vertrag auf solche Ideen basirt war, und da im belgischen Differentialzölle wirklich eingeführt worden sind. Um so mehr aber muß es auffallen, daß die Bewilligung hinsichtlich der beiden wichtigen Artikel den Engländern als ein reines Geschenk — ohne irgend eine Gegenleistung — dargeboten wird.

b) Der Notenwechsel (1842—1845).

Die Correspondenz, welche seitdem (1842—45) zwischen der preußischen und der britischen Regierung über Tarifffragen stattgefunden, läßt, soweit sie zur öffentlichen Kunde gelangt ist, einen unerfreulichen Eindruck zurück. Es sind voluminöse Erörterungen, Beschuldigungen und Gegenbeschuldigungen, die,

Digitized by Google

weit entfernt ein Verständniß zu erleichtern, offenbar von demselben immer weiter ablenken. Die englische Regierung machte den Versuch, auf diplomatischem Wege durch ihre in Berlin accreditirten Organe, auf die Entschließungen der Zollconferenzen Einfluß zu gewinnen. Noch mehr, sie hielt sich berechtigt, über gewisse Veränderungen im Tarif, als über feindselige Maaßregeln, Klage zu führen. Daß jener Versuch vergeblich blieb, daß diese Klage zurückgewiesen ward, braucht nicht gesagt zu werden. Ganz ebenso fruchtlos blieb das Bemühen der preußischen Regierung, und mußte es bleiben, unter Beziehung auf englische Parteischriften die britische Regierung von den Mängeln des britischen Tarifs zu überzeugen. Die gegenseitige Verstimmung, auch beim Publicum in beiden Staaten, konnte durch das Bekanntwerden des Notenwechsels nur vermehrt werden. In Deutschland machte es ferner einen sehr übeln Eindruck, daß man die Ergebnisse der Zollconferenz zuerst aus englischen Journalen und aus den Aeußerungen des Ministers im britischen Parlament vernahm. Die preußische Regierung sah ihre selbstständige Stellung, England gegenüber, in Zweifel gestellt, und zu gleicher Zeit sah sie sich von England mit Vorwürfen überhäuft. Die reichlichen theoretischen Discussionen, die zur Begründung dieser Vorwürfe und zu deren Abwehr aufgeboten wurden, möchten vielleicht auf der Rednerbühne, der der Kampf der Principien einmal angehört, mehr Glück gemacht haben. Zum Ziele konnte das Alles um so weniger führen, da beiden Regierungen die Hände gebunden waren — der britischen durch das Parlament, der preußischen durch die Zollconferenz. Der Hauptwerth dieser diplomatischen Correspondenz möchte darin bestehen, daß man daraus sehr anschaulich die Lehre sich abstrahiren kann, wie viel besser ein jeder Staat thut, seine Tarifverhältnisse nach dem eignen, wohl-

Digitized by Google

erwogenen und klar erkannten, inneren Bedürfniß zu ordnen, anstatt sich darüber in Discussionen mit solchen Staaten einzulassen, die bei gleichen Tendenzen durch den Conflikt der Interessen von einer Verständigung zurückgehalten werden.

17. Der nicht-ratificirte Vertrag mit den Vereinigten Freistaaten von Nordamerika (1844).

Eine ähnliche Lehre drängt sich auf bei der Betrachtung des Vertrages mit Nordamerika, dessen Ratification vom Senat der Vereinigten Staaten abgelehnt worden. Nordamerika und der Zollverein befinden sich, wenn nicht in der gleichen, doch in sehr ähnlicher Lage in Bezug auf das Verhältniß zwischen der Bodencultur und der Industrie. Der Widerstreit des Grundsatzes einer Beschützung der heimischen Gewerbthätigkeit mit der Theorie des möglichst freien Tauschverkehrs mit dem Ausland ist in Nordamerika um so schroffer ausgeprägt, weil die letztere Theorie sich nicht allein auf die Ansprüche der Consumenten beruft, sondern auch die Interessen der Pflanzer, also die ursprüngliche, in der früheren Colonialgeschichte ausschließliche Ausbeutung der Bodencultur geltend macht. So liegen denn mächtige Interessen daselbst gegen einander zu Felde, und zwar mit solcher Heftigkeit, daß im vorigen Jahrzehent selbst das Bestehen der Union durch den Kampf gefährdet schien. Die Industrie bewacht eifersüchtig die Zugeständnisse, welche sie der Gegenpartei abgerungen, und welche sie unter nicht allzu festen Bürgschaften zu besitzen glaubt. Es war zu erwarten, daß sie mit allem Ungestüm der aufstrebenden Jugend, und mit der ganzen Erregbarkeit des Volkscharakters sich erheben würde, sobald sie ihre Interessen mittelbar oder unmittelbar bedroht halten mochte.

Digitized by Google

Es mag wohl ein richtiger Gedanke gewesen sein, der in einem Augenblick, als der Sturm einer ernstlichen Zerwürfniß mit Großbritannien kaum beschworen schien, der vorigen Regierung der Vereinigten Staaten den Versuch nahe legte, nächst der Seemacht Frankreichs auch die Handelsmacht Deutschlands in's amerikanische Interesse zu ziehen. Als eine Demonstration gegen England war der zu Anfang des Jahres 1844 abgeschlossene Vertrag in Amerika, wie in Deutschland, und vor Allem in England selbst aufgefaßt, noch ehe der Inhalt genauer bekannt war. Aber eine solche Demonstration, um eine feste und dauernde politische Beziehung zu begründen, mußte in gemeinsamen und tiefeingreifenden Interessen beider Länder, die einander für's Erste commerciell näher treten sollten, ihre Hauptstütze finden. Die Industriellen des Zollvereins versprachen sich goldene Berge von den nur in allgemeinen Umrissen angedeuteten Stipulationen. Es steht dahin, ob nicht solche Erwartungen einer schmerzlichen Täuschung entgegen gingen, selbst wenn diese Stipulationen sämmtlich in's Leben getreten wären. Denn es fand sich, daß die Vereinigten Staaten im Wesentlichen den folgenden Zollvereins-Erzeugnissen eine Ermäßigung von 10 bis 15 pCt., verglichen mit dem Tarif von 1842, zugestanden hatten. Nicht mehr als 20 pCt. nämlich vom Werth sollte der Eingangszoll betragen für wollene, kammwollene und baumwollene Handschuhe, Mützen und Binden; für Strumpfwaaren; für musicalische Instrumente (Pianofortes ausgenommen); nicht mehr als 15 pCt. für alle Fabricate aus Flachs und Hanf (Packleinewand ausgenommen); für Thibet, Merinos, und alle Fabricate von Seide oder Kammwolle, oder aus beiden gemischt; für Spiegelglas, Spielzeug, Dosen von Papiermachè, Bleistifte, lithographische Steine, Schwarzwälder Uhren; für kölnisch Wasser, Nadeln, Broncewaaren, Hobel-

Digitized by Google

eisen, Scheeren, Sicheln, Feilen, Sägen und Angelhaken, Gold-, Silber- und Kupferdraht, Blattzinn, Darmseiten; für Offenbacher Lederwaaren; endlich nicht mehr als 10 pCt. für Zwirnspitzen, Zwischensatz, Gallonirungen, Tressen, Troddeln, Knäufe, Gold- und Silbersterne; für Mineralwasser, Zink und aufgemachte Hasenhaare.

Dagegen versprach der Zollverein, amerikanische Baumwolle auch ferner zollfrei eingehen zu lassen, und den Zoll auf amerikanischen Reis nicht zu erhöhen; er gewährte eine Ermäßigung von 2 ℛ auf den 3 ℛ betragenden Satz für Talg zu Gunsten der Einfuhr von amerikanischem Schweinefett, und eine Reduktion zu Gunsten amerikanischen Tabacks, von welcher die Gegner des Vertrags berechneten, daß sie auf das Pfund Blätter etwa 1 Cent, auf das Pfund Stengeltaback etwa 1½ Cent betragen, und die jährliche Einfuhr um höchstens 5- bis 6000 Fässer vermehren werde.

Die Vertreter der Urproduktion ließen sich diese Gunst gefallen, die jedenfalls durch kein Opfer *ihrerseits* erkauft war; sie scheinen auch nicht ohne Besorgniß gewesen zu sein, daß die Ablehnung des Vertrages eine Erhöhung des Zollvereinstarifs für einige Stapelartikel der amerikanischen Ausfuhr zur Folge haben dürfte.

Die Concessionen dagegen, welche der Zollvereinsindustrie gemacht werden sollten, was auch ihr wirklicher Werth sein mochte, schienen dem amerikanischen Gewerbstande zu viel. Auch beunruhigte ihn der Gedanke, daß dieselben Reduktionen für die gleiche Einfuhr aus England würden in Anspruch genommen werden, und es ist in der That nicht klar zu sehen, wie man den Engländern die Gleichstellung hätte weigern können, ohne den englischen Vertrag (erneuert am 6. August 1827 für unbestimmte Zeit, unter dem Vorbehalt zwölfmonatlicher Kündigung) sofort aufzugeben.

Digitized by Google

Ganz beſonders bedenklich aber erſchien das Beginnen, den Tarif auf dem Wege diplomatiſcher Verhandlungen, alſo ohne die gewohnte und vollſtändige Mitwirkung der geſetzgebenden Gewalt abzuändern. Verträge werden bekanntlich nur vom Senat ratificirt; zwei Drittheile der Stimmen ſind erforderlich; und die Verhandlung wird bei verſchloſſenen Thüren geführt. Alſo, hieß es, da man es durch offenen Angriff nicht vermöge, ſo wolle man das Schutzſyſtem heimlich, hinter dem Rücken der Geſetzgebung, und allmälig untergraben.

In allen Staaten mit Volksvertretung, bei allen Völkern, welche gewohnt ſind, ihre Intereſſen ſelbſt und ohne Bevormundung wahrzunehmen, wird eine Veränderung des Tarifs, die auf diplomatiſchem Wege angebahnt worden, ſtets mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und, wenn ſie auch durchgeht, mit Argwohn und Mißvergnügen aufgenommen werden. Die engliſche Geſchichte bewahrt lehrreiche Beiſpiele. Der Abſchluß und die Ratification von Staatsverträgen gehört bekanntlich zu den Prärogativen der Krone. Aber an die Mittheilung derſelben knüpft ſich eine Discuſſion, und ſofern zur Ausführung derſelben eine Maaßregel der Geſetzgebung erforderlich iſt, unterliegen ihre Beſtimmungen der Sanktion des Parlaments. Im Utrechter Handelsvertrag (1713) hatten Frankreich und England ſich verheißen, einander gegenſeitig auf den Fuß der begünſtigtſten Nation zu ſtellen. Das erforderte eine entſprechende Abänderung des Tarifs, und die Bill, welche deshalb eingebracht war, ſcheiterte in einem der heftigſten parlamentariſchen Stürme jener, durch Parteikämpfe gewaltig bewegten Zeit. So blieben die betreffenden Artikel des in aller Form abgeſchloſſenen Vertrages gänzlich ohne Wirkung. Glücklicher, als dieſe Miniſter von 1713, war Pitt, der erkannt hatte, daß die britiſche Induſtrie

Digitized by Google

keines bedeutenden Schutzes mehr bedürfe, und daß das Prohibitivsystem, mit der besondern Ungunst gegen die Einfuhr aus Frankreich, nur eine Prämie für den ganz unvermeidlichen und unvertilgbaren Schmuggelhandel abgebe. Er ließ durch William Eden (nachmaligen Lord Auckland) am 26. Sept. 1786 einen Handelsvertrag mit dem Cabinette von Versailles abschließen, wodurch französischen Bodenprodukten und einigen französischen Modeartikeln der Zugang in England eröffnet, dagegen aber sehr wichtigen Zweigen der britischen Industrie der Zugang in Frankreich zu sehr ermäßigten Zöllen erleichtert wurde. Während nun in Frankreich bittere Klagen der durch die britische Mitbewerbung erschreckten Fabrikanten ertönten, brachte Pitt die nöthigen Tarifänderungen, doch nur mit Mühe, durch's Parlament, und nicht ohne daß die Opposition, indem sie die Angelegenheit als eine Parteifrage auffaßte, dem englischen Unterhändler vorwarf, er habe in seiner Unwissenheit die besten Interessen des Landes aufgeopfert, denn es sei doch immer möglich, daß die französische Industrie sich nacheifernd auf die Stufe der britischen erheben werde.

Als Parteifrage ward der preußisch-amerikanische Vertrag jenseits des Oceans auch behandelt. Die Wiedererwählung des Präsidenten schien von dem Erfolg zweier Unternehmungen — des genannten Vertrages und der Einverleibung von Texas — abzuhängen. Grund genug, alle Einwendungen, welche Inhalt oder Form darbot, begierig auszubeuten. Die Verfassungsgeschichte der Vereinigten Staaten enthält zwei Vorgänge, welche gegen das Formelle der beabsichtigten Maaßregel einen erwünschten Angriffspunkt hergeben konnten. Im Jahr 1796 und wiederum 1816 hatte, bei Gelegenheit von Verträgen mit Großbrittannien, das Haus der Repräsentanten behauptet, die Gesetzgebung sei durch den

Digitized by Google

Abſchluß der Verträge in ihrem Urtheil über die Zweckmäßigkeit derſelben, alſo auch in ihrer Entſcheidung über die Maaßregeln, ohne welche der Vertrag nicht zur Wahrheit werden kann, keineswegs gebunden. Beide Male hatte das Haus der Repräſentanten ſich bewegen laſſen, dem Anſpruch keine Folge zu geben; aber er konnte ſich erneuern.

Indeſſen, die Sache iſt dies Mal gar nicht bis an's Haus der Repräſentanten erwachſen. Der Senat ließ ſich durch einen Ausſchuß über den vorliegenden Vertrag Bericht erſtatten. In dieſem Bericht wird ausgeſprochen, die Verfaſſung habe der geſetzgebenden Gewalt, alſo dem Congreß, in der üblichen Form der Discuſſion und Beſchlußnahme beider Häuſer, die Macht ertheilt, den Handel zu regeln und Zölle aufzulegen. Ein Vorgreifen der zur Aufrichtung von Staatsverträgen befugten Gewalt ſei ein Eingriff in die Gerechtſame der Geſetzgebung, und mit dem Weſen der Verfaſſung im Widerſpruch. Mit ſcharfen und kräftigen Worten ward insbeſondre die vollziehende Gewalt an die enger geſteckte Grenze ihrer Amtsbefugniß erinnert.

Am 17. Juni 1844 ergaben ſich 27 Stimmen für den Vertrag, 18 dagegen. 30 Stimmen waren zur Ratification erforderlich; mithin ward der Vertrag auf die Tafel gelegt, das iſt, er fiel zu Boden.

18. Der belgiſche Vertrag (1. September 1844).

a) Deutſchland, Holland und Belgien.

Das Jahr 1844 ſah, ſtatt dieſes verunglückten Vertrages, einen andern ins Leben treten — den belgiſchen — an welchen noch höher geſpannte Erwartungen ſich knüpften. Sind dieſe Erwartungen bis jetzt auch nicht erfüllt, ſo fahren ſie doch fort, in einer Weiſe die öffentliche Meinung zu be-

Digitized by Google

wegen, welche das Herannahen des Zeitpunktes zu verkündigen ſcheint, wo die Handelspolitik des deutſchen Zollvereins ihre bisherigen Schwankungen mit einem feſten Syſtem wird vertauſchen müſſen.

Die weitſchichtigen politiſchen Betrachtungen, welche zum tieferen Verſtändniß der gegenſeitigen Stellung von Deutſchland, Holland und Belgien erforderlich ſind, können hier nur in wenigen Zügen angedeutet werden.

Der Pakt einer gemiſchten Ehe zwiſchen Holland und Belgien, im Jahr 1815 unter der feierlichſten europäiſchen Sanktion aufgerichtet, war in den Stürmen des Jahres 1830 zerriſſen. Die Auseinanderſetzung beider Parteien iſt ſpäter, in Folge einer völkerrechtlichen Transaktion, berichtigt.

Somit war das Bollwerk zerſtört, das der Wiener Congreß gegen die Wiederkehr der alten Tendenzen Frankreichs hingeſtellt hatte. Es bedurfte nicht des Frohlockens der franzöſiſchen Tribüne, um alle Weiterblickenden im deutſchen Vaterlande zu überzeugen, in welchem Maaße das mühſam errungene Vertheidigungsſyſtem neuerdings bloßgeſtellt worden.

Für Deutſchland entſprang, wenn man nicht Alles preisgeben wollte, aus der unvermeidlich gewordenen Auflöſung des Königreichs der Niederlande, wenigſtens die Möglichkeit, zu einem der beiden Theile ſich in eine engere Beziehung zu ſetzen. Eine geſunde Politik wies unverkennbar darauf hin, und das Gebiet der materiellen Intereſſen mochte leicht ein zuverläſſigeres Bindungsmittel auffinden laſſen, als wenn man Sympathieen anderer Art zum Stützpunkt eines politiſchen Bündniſſes hätte aufſuchen wollen.

Wenn der niederländiſche Vertrag von 1839 einem ſolchen Gedanken ſeinen erſten Urſprung verdankt haben ſollte (was nach den oben angeführten Umſtänden mehr als zweifelhaft bleibt), ſo belehrte das unleidliche Ergebniß bald genug,

Digitized by Google

daß auf diesem Wege die Intention nicht zu erreichen sei. Die späteren Verhandlungen über den Anschluß Luxemburgs zeigten vollends, wie wenig das Verbleiben dieser Provinz im deutschen Bunde auf eine Berücksichtigung deutscher Interessen abseiten Hollands zählen lasse. Denn es ward kein Geheimniß daraus gemacht, daß holländische und nicht deutsche Interessen maaßgebend sein müßten, wenn es sich darum handle, hinsichtlich der Stellung Luxemburgs zum deutschen Zollverein einen Entschluß zu fassen.

Was Belgien anlangt, so war für jeden künftigen Kriegsfall die Neutralität dem jungen Königreich zwar als Mitgift im Voraus verbürgt, aber ohne, wie die Neutralität der Schweiz, durch natürliche Gränzen gesichert zu sein. Die Hinneigung der belgischen Politik zur französischen war demungeachtet in kurzer Frist sprüchwörtlich geworden. In Bezug auf die materiellen Interessen erschwerte indessen offenbar die vorgerückte Industrie Belgiens eine vollständige Einigung mit Frankreich ebensosehr als mit Deutschland. Unter diesen Umständen gewann der Zwiespalt der Volkselemente, die Belgien in seinem Schooße trägt, eine verdoppelte Bedeutung. Neben dem leitenden wallonisch-französischen Volksstamm ringt der zurückgesetzte vlämisch-deutsche nach einer gleichberechtigten Stellung. Der Friedenszustand mit seinen gesammten Beziehungen des Verkehrs läßt der auswärtigen Politik einen weiten Spielraum, dessen sich, zu Gunsten Deutschlands oder Frankreichs, die beiden Parteien zu bemächtigen nicht verfehlten. So war es denn Nichts weniger als entschieden, daß Deutschland nicht seine Anziehungskraft in Belgien erproben, und durch irgend eine commerielle Annäherung an Belgien zugleich das Mittel finden könnte, der Eifersucht des Holländers abzugewinnen, was seine zähe Sprödigkeit zu versagen schien.

Digitized by Google

b) Verhandlungen mit Belgien über einen Schiffahrtsvertrag (1834 — 1842).

Dies vorausgeschickt, wird von den einzelnen Anläſſen der Unterhandlung zwiſchen Belgien und dem Zollverein zu reden ſein.

In belgiſchen Häfen ſind preußiſche Schiffe zwar in Bezug auf die Abgaben vom Schiffskörper den einheimiſchen gleichgeſtellt, aber die Einfuhr auf einheimiſchen Schiffen hat einen Rabatt von 10 pCt. an den Waarenzöllen vor der Einfuhr aller fremden Flaggen voraus. In den Waarenzöllen macht Preußen bekanntlich keinen Unterſchied in Bezug auf die Flagge; es ergriff daher ein anderes Mittel, um den Vorbehalt zu erwidern, der in Belgien zu Gunſten der Nationalflagge ſtattfindet: es ließ von der Einfuhr auf belgiſchen Schiffen (welche ſonſt in den eigentlichen Schiffahrtsabgaben gleichgeſtellt waren) die außerordentlichen Flaggengelder erheben, welche die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 für die entſprechenden Fälle verfügt hatte. Belgien hielt ſich berechtigt, über einen Mangel an vollkommener Gegenſeitigkeit Klage zu führen. Die Lage der Sache war einfach dieſe: die preußiſche Flagge war in Belgien auf den Fuß der begünſtigtſten (fremden) geſtellt, und ſomit, hinſichtlich der Waarenzölle, doch noch ungünſtiger als die einheimiſche; wäre in Preußen die belgiſche hinwiederum auf den Fuß der begünſtigtſten geſtellt worden, ſo theilte ſie ohne Ausnahme jegliche Berechtigung der einheimiſchen. Man erkennt darin einen Beweis mehr, daß Gegenſeitigkeit ſehr ſchwer zu erreichen iſt, ſo lange der eine Theil gar nicht dazu angethan iſt, die Abſtufungen im Syſtem des andern Theiles zu erwidern, das iſt, wenn der eine Theil ſeinen Zugeſtändniſſen nicht den gehörigen Werth geben kann, weil er von vorne herein Nichts, oder nur ſehr Weniges, vorenthält. Uebrigens hat Preußen

Digitized by Google

die bekannte englische Definition der Gegenseitigkeit von Belgien sich nicht aufdringen lassen. Es beharrte in den Jahren 1834, 1836 und wiederum 1840 dabei, der belgischen Flagge die vollkommene Gleichstellung mit der preußischen zu verweigern, war aber zugleich bereit, einen Schiffahrtsvertrag auf der Grundlage vollständiger Reciprocität zu unterhandeln. Belgien schien, in einer Note vom 24. Mai 1837, auch seinerseits geneigt, auf dieser Grundlage zu unterhandeln, ohne daß diese Angelegenheit im Lauf der genannten Jahre einen namhaften Schritt vorwärts gegangen wäre. Bemerkenswerth ist, daß Preußen im Jahr 1839 bei Belgien zuerst auf die Assimilirung der Nordseehäfen mit den preußischen angetragen hatte, welche von englischer Seite im Vertrag von 1841 zugestanden ist. Endlich wurden die belgischen Erklärungen gar rückläufig, indem die belgische Regierung im Januar 1840 nur noch von einer Gleichstellung der Tonnengelder hören, und im März 1842 selbst diese für preußische Schiffe nicht verlängern wollte, wenn nicht die bestimmte Aussicht auf den Abschluß eines Handelsvertrages hinzukäme, „um deren Fortdauer zu rechtfertigen."

c) Verhandlungen mit Belgien über einen Handelsvertrag (1840 — 1844).

Noch auffallender, wo möglich, ist das Benehmen der belgischen Regierung in Bezug auf den mit dem Zollverein beabsichtigten Handelsvertrag. Diese Erweiterung der ursprünglichen Basis der eingeleiteten Verhandlungen hatte die belgische Regierung selbst auf die Bahn gebracht, und (14. Jan. 1840) ernstliche Untersuchungen (des études sérieuses) über die gesammten Handelsbeziehungen mit Deutschland anzustellen verheißen. Das Ergebniß ließ ziemlich lange auf sich warten; die belgischen Wünsche kamen stückweise zum

Digitized by Google

Vorschein; unter Anderm ward (24. Mai 1842) eine beträchtliche Herabsetzung des Eingangszolles für belgisches Eisen und Leinengarn begehrt, nachdem ein belgisches Gesetz (26. Juli 1841) den Zoll auf preußisches Leinengarn erhöht, und ein zweites (25. Februar 1842) grobe Leinewand schwerer belastet hatte.

Nach dieser Probe kann man einigermaaßen vorbereitet sein auf Dasjenige, was noch kommen sollte.

Am 16. Juli 1842 schloß Belgien einen Handelsvertrag mit Frankreich. Durch diesen adoptirte Belgien, dem Zollverein gegenüber, die hohen, französischen Leinenzölle.

„In der That", sagt die preußische Denkschrift vom 18. Juli 1844, „in der That konnten und mußten die Vereinsstaaten die Uebereinkunft mit Frankreich als eine schwere Verletzung ihrer Interessen, als eine wahrhafte Handelsfeindseligkeit betrachten, gegen welche sie, nach ihrer Zollgesetzgebung, zu Repressalien hätten schreiten müssen. Für diese nun bot sich in erster Linie das belgische Eisen dar."

In diesem Sinn ließ Preußen sofort, und vor der Ratification des französisch-belgischen Vertrages, in Brüssel die dringendsten Vorstellungen thun, und unterstützte sie durch die erwähnte Androhung. In Folge derselben verpflichtete sich Belgien, die an Frankreich bewilligte Begünstigung für Weine und Seidenwaaren auf die gleichen Artikel aus dem Zollverein auszudehnen. Daher in dem belgischen Gesetz vom 6. August 1842 die Bestimmung, „daß der König im Interesse des Landes die durch Art. 2 der Convention festgesetzten Reduktionen auf andere Staaten soll ausdehnen können", und daher der Beschluß vom 28. August 1842, durch welchen die Ausdehnung auf die betreffenden Einfuhren des Zollvereines, jedoch nur provisorisch und in Abwartung

Digitized by Google

des Ergebnisses der Unterhandlungen mit Deutschland, verfügt wurde.

Ungeachtet diese bloß vorläufige Geltung, wie die preußische Denkschrift vom 18. Juli 1844 anführt, der Verabredung nicht entsprach, so ließ Preußen sich doch bewegen, die von Belgien lebhaft gewünschte Ermäßigung für den Transit auf der Eisenbahn zwischen der belgischen Gränze und Köln, gleichfalls provisorisch eintreten zu lassen. Die preußische Note vom 17. März 1843 mochte mit Recht darin den deutlichen Beweis des aufrichtigen Wunsches bemerkbar machen, den Preußen hege, die Handelsverbindungen zwischen beiden Ländern zu beleben; eine Aeußerung, zu welcher die Denkschrift vom 18. Juli 1844 ergänzend hinzufügt, „die belgische Regierung würde sich in einem Irrthum befinden, der nachtheilige Folgen haben könne, wenn sie etwa glaubte, das eigene Interesse verhindere die preußische Regierung, diese Zollermäßigung wieder aufzuheben."

Inzwischen gingen die Unterhandlungen stoßweise und mit längeren Intervallen fort. Belgien war durch seine französische Uebereinkunft so gebunden, daß es schwer zu sagen war, wie es mit dem besten Willen erkleckliche Zugeständnisse an den Zollverein hätte machen sollen. In dieser Verlegenheit scheint es zu dem eigenthümlichen Auskunftsmittel gegriffen zu haben, Alles zu begehren und Nichts dafür anzubieten. Es verlangte ausschweifende Begünstigung seines Eisens, und verlangte dieselbe (29. Juni 1843) als Ausgleichung für das Bestehenlassen der Handels- und Schiffahrtsbegünstigungen, die der Zollverein bereits genieße, sowie für neue etwa noch hinzuzufügende Concessionen. Diese Erklärung, sagt die preußische Denkschrift, hätte als ein offenbares Abbrechen der Unterhandlungen betrachtet werden können. Dazu kamen noch neue Erlasse, welche den Handel zwischen Belgien und dem Zollverein erschwerten.

Digitized by Google

Der Zollverein ließ ſich noch nicht von ferneren, verſuchsweiſe gemachten Anerbietungen zurückſchrecken. Er bot eine Ermäßigung von 50 pCt. des Ausgangszolles von Wolle. Belgien erklärte am 31. Oktober 1843 und noch beſtimmter am 18. März 1844 die Erfüllung ſeiner Wünſche in der Eiſenfrage als unerläßliche Bedingung für den Abſchluß eines Vertrages. Belgien beſchützt durch einen Eingangszoll von 5 Franken auf 100 Kilo ſein Gußeiſen, und verlangte deſſen zollfreie Zulaſſung im Zollverein; dazu verlangte es für ſein Stangeneiſen im Zollverein einen Satz, der wenig mehr als die Hälfte desjenigen Satzes beträgt, den der belgiſche Tarif auf fremdes Stangeneiſen legt.

Das iſt noch nicht Alles. Die für den Zollverein gar wenig beſagende Gleichſtellung ſeiner Weine und Seidenwaaren mit den franzöſiſchen ward zweimal erneuert; das zweite Mal (5. Nov. 1843) nur erſt nachdem der preußiſche Geſandte (am 21. Oktober) „ernſtlich an die Möglichkeit von Repreſſalien für den Fall erinnert hatte, daß die fraglichen Zugeſtändniſſe zurückgenommen würden."

Die belgiſche Regierung war ſich ſehr wohl bewußt, daß dieſe Androhung nur allzu gegründet ſei. Zum Zeugniß hat die preußiſche Denkſchrift es der Mühe werth erachtet, zwei Reden eines belgiſchen Miniſters anzuführen. Das erſte Mal (im December 1843) gab derſelbe die folgende Auseinanderſetzung: — „Wir haben Deutſchland dieſe Vortheile durch den königlichen Beſchluß vom 28. Auguſt 1842 bewilligt, welcher ſeitdem zweimal erneuert worden iſt. Ich will den ehrenwerthen Redner nur fragen, welche Handlung der Feindſeligkeit Deutſchland zu jener Zeit gegen uns begangen hatte? Hatte es ſeinen Tarif zu unſerm Nachtheile verändert? Nein. Zu dieſer Zeit hatte in ſeinem Zolltarif durchaus keine Veränderung ſtattgefunden. Dennoch hatten

Digitized by Google

wir durch die Uebereinkunft vom 16. Juli unsern status quo Deutschland gegenüber verändert. Wir hatten vermöge dieser Uebereinkunft den quasi Prohibitivtarif Frankreichs hinsichtlich der Leinenindustrie an die deutsch-belgische Gränze verlegt. Wir haben vorläufig Deutschland die nämlichen Vortheile bewilligt, und zwar in Erwartung des Ergebnisses der mit diesem Lande eröffneten Unterhandlungen. Wir haben sie auch deßhalb bewilligt, weil wir den status quo unseres Tarifs gegen die deutsche Leinenindustrie verändert hatten. Und noch mehr, meine Herren, die Uebereinkunft vom 16. Juli ist ein ganz neuer Akt in der Handelsdiplomatie; es ist die erste Uebereinkunft, durch welche das neue Belgien, die Regierung des unabhängigen Belgiens, eine Uebereinkunft über Differentialzölle mit einem andern Staate abschloß. Es lag daran, meine Herren, diesem Akte, wenn auch nur für den Augenblick, alles zu nehmen, was er Feindseliges gegen andere Länder haben konnte." Bei einer andern Gelegenheit äußerte der Minister des Auswärtigen: — „Der ehrenwerthe Herr Desmet hat von dem metallurgischen Gewerbfleiße gesprochen; er hat das Bedauern ausgedrückt, daß er nicht den Gegenstand von Schadloshaltungen für die Vortheile gebildet habe, welche der Beschluß vom 28. August an Deutschland bewillige. Aber, meine Herren, ich frage Sie im Interesse eben dieses Gewerbfleißes, stand nicht zu befürchten, daß, wenn wir Deutschland, ohne dazu verpflichtet zu sein, unter dem Drucke einer exceptionellen Maaßregel belassen hätten, Deutschland seinerseits dahin gebracht worden wäre, ebenfalls eine exceptionelle Maaßregel gegen unsere Gußwaaren, unser Eisen ꝛc. zu ergreifen? Alsdann wären wir, statt dem metallurgischen Gewerbfleiße die Erleichterung zu verschaffen, welche Hr. Desmet ihm verschaffen möchte, und welche ich, gleich ihm, zu erreichen suche, die Veranlassung von strengen Maaßregeln gewesen, welche

Digitized by Google

den Untergang dieſes ſo wichtigen und für das Land ſo werthvollen Gewerbfleißes beſchleunigt haben würden."

d) Der Zollkrieg.

Und dennoch — dennoch ward die fragliche Conceſſion über den 31. März 1844 hinaus nicht verlängert. Da endlich riß dem Zollverein die bis dahin unverwüſtliche Geduld. Die preußiſche Denkſchrift vom 18. Juli 1844 kündigte der belgiſchen Regierung den bekannten Differentialzoll gegen belgiſches Eiſen an, welchen die Vereinsſtaaten im Voraus für den möglichen, nun eingetroffenen Fall einſtimmig gefaßt hatten.

Daß der deutſche Zollverein dieſe Maaßregel ſich ſelber ſchuldig war, darüber kann gar keine Frage ſein. Während die ſtarre Conſequenz des engliſchen Syſtems wenigſtens einem Jeden, der ſich in deſſen Terminologie einmal hineinſtudirt hat, neckende Täuſchungen erſpart, weiß man in der That nicht, wie man die belgiſchen Züge einer ſiebenjährigen Unterhandlung charakteriſiren ſoll. Die Verlegenheit, in welche eine ſchwache Regierung zwiſchen zwei mächtigen Nachbaren ſich gedrängt ſieht, hätte wohl das Abbrechen aller ferneren Verhandlung mit dem Einem derſelben erklären mögen, ſchwerlich aber dieſe herausfordernde Erſchöpfung aller erprobten Langmuth.

Die Ankündigung des Eiſenzolls erwiderte Belgien durch einen Beſchluß vom 28. Juli, welcher den preußiſchen Schiffen die Erſtattung des Scheldezolls entzog und dieſelben hinſichtlich der Schiffsabgaben in die Reihe der fremden, nichtbegünſtigten verſetzte.

Zum erſten Mal ſah der Zollverein ſich in einen förmlichen Zollkrieg verwickelt. Daß derſelbe nicht von langer Dauer ſein werde, ließ ſich vorausſehen. Die vlämiſche Par-

Digitized by Google

tei that das ihrige, um die Regierung zu mahnen, wie wenig es der ungetheilte Wille des belgischen Volkes sei, sich Frankreich unbedingt, und um den Preis der Feindschaft Deutschlands, in die Arme zu werfen. Die Maaßregel des Zollvereins hatte viel zu empfindlich die belgischen Interessen betroffen, als daß die Regierung nicht eine Verständigung hätte suchen sollen.

e) Der Friedensschluß und dessen mögliche Bedeutung.

Die Art freilich, wie man sie finden würde, war nicht vorauszusehen. Ueber den Verhandlungen ruht zur Zeit noch ein Dunkel. Es heißt indessen, der Grundgedanke sei von belgischer Seite ausgegangen, und zwar erst zwischen dem 1. und 15. August. Es ist bemerkenswerth, daß das Zollvereinsblatt, welches diese Notiz mittheilt, bereits am 19. August bedeutungsvoll und hinweisend auf eine demnächst zu erwartende belgische Note geäußert hatte: „Belgien hat es in seiner Macht, dem Zollverein ein vollständiges Surrogat für seinen eigenen Mangel an Nordseehäfen zu gewähren." Der französische Vertrag ließ Belgien einen so beengten Spielraum für Tarifconcessionen, daß es wirklich eines ganz neuen, einem andern Gebiete angehörenden Gedankens bedurfte, um Belgien in den Besitz eines geeigneten Unterhandlungsmittels zu setzen. Der belgische Minister scheint dies erkannt, und er scheint sich gegenüber einem Unterhändler gesehen zu haben, der vorzugsweise den Sinn hatte, auf die an unscheinbaren Anfang sich knüpfende Reihe von Ideen und Aussichten einer wesentlich neuen Handelspolitik des Zollvereins einzugehen.

Auffallend bleibt immer die Aeußerung, welche sich an der Spitze der preußischen Denkschrift vom 18. Juli 1844 findet: „das System der Unterschiedszölle und der Er-

Digitized by Google

höhung der Zollgebühren im Allgemeinen — Gegenſtände, welche letzteren Ortes die belgiſche Repräſentantenkammer und Regierung ſo lebhaft beſchäftigt haben — ſcheinen der Art, daß dadurch die Hoffnung eines wechſelſeitigen Einverſtändniſſes, das geeignet wäre, die Handelsverhältniſſe zwiſchen Deutſchland und Belgien inniger zu machen, in noch weitere Ferne gerückt wird" — dieſe Aeußerung bleibt ſehr auffallend, wenn man ſieht, daß der Vertrag vom 1. September 1844 eine ganze Folge von Differentialzöllen in ſich hält. Ermäßigung von 50 pCt. für belgiſches Eiſen, und Ausnahme deſſelben von künftigen Zollerhöhungen; Ermäßigung von 50 pCt. auf den Ausgangszoll der nach Belgien beſtimmten Wolle; von 50 pCt. auf den Eingang belgiſcher Käſe; Ermäßigung nicht allein des Zolls, ſondern auch der Acciſe (um 25 pCt.) für Zollvereinsweine; Differenz von 20 pCt. zu Gunſten der Seidenwaaren des Zollvereins; Ermäßigung des Eingangszolles von Nürnberger Waaren und Modewaaren des Zollvereins; freier Einlaß für 15000 Hammel aus Belgien jedes Jahr, u. dergl. m. Selbſt in den Schiffahrtsabgaben hat Preußen eine neue, differentielle Abſtufung ſich geſchaffen, indem es, ſolange der Zollrabatt für Ladungen unter belgiſcher Flagge in der indirekten Fahrt fortbeſteht, von den belgiſchen Schiffen die Hälfte des gegenwärtigen Satzes der außerordentlichen Flaggenabgaben erhebt.

Ihre Commiſſion darf ſich der Mühe einer Abwägung des Werthes dieſer und ähnlicher gegenſeitiger Zugeſtändniſſe überhoben halten. Sie darf es um ſo mehr, da die entſchiedenſten Lobredner des belgiſchen Vertrages mit dürren Worten ausgeſprochen haben, offenbar habe der Vertrag vom 1. September für den Zollverein nur inſofern Werth, als dieſer Vertrag dem Zollverein die Ausführung eines überſeeiſchen Differentialzollſyſtems ermöglicht.

Digitized by Google

Die belgiſche Kammer ihrerſeits hat durch das Organ ihrer Centralſektion ausgeſprochen: der eigentliche Schwerpunkt des Vertrages ſei weniger in den ſtipulirten gegenſeitigen Begünſtigungen in den Eingangszöllen, als in der engeren Verbindung zu ſuchen, in welche Belgien durch Oeffnung ſeiner Häfen und Geſtattung des freien Tranſit zu Deutſchland treten würde. Man wird nicht irregehn, wenn man auch dieſes Urtheil mit der Vorausſetzung eines überſeeiſchen Differentialzollſyſtems, wenn man es mit der Idee in Verbindung bringt, welche der Miniſter Rothomb am 23. April 1844 auf der Tribüne entwickelte, daß nach dem einſtigen Beitritt Hannovers, nach der Erwerbung alſo von Nordſeehäfen, der deutſche Zollverein im Stande ſein werde, ſeinen auswärtigen Handel zu organiſiren, und die 200 Millionen an Colonialprodukten, die er jährlich importire, gegen die Erzeugniſſe ſeiner eigenen Induſtrie einzutauſchen.

Fragt man nach demjenigen Theil des Vertrages vom 1. September, welchem eigentlich die angedeutete Wirkung zugeſchrieben wird, ſo wird man, nächſt den Beſtimmungen des Art. 18 über die Befreiung für den Tranſit auf der Eiſenbahn, auf den zweiten Abſatz des Art. 4 verwieſen, welcher folgendermaaßen lautet: —

„Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des andern Theils in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, ſollen dort zum Verbrauch, zum Tranſit, oder zur Wiederausfuhr beſtimmt, oder endlich, nach dem Belieben des Eigenthümers oder ſeiner Machthaber, in Entrepôt gebracht werden können, ganz unter denſelben Bedingungen, und ohne größeren Lagergebühren, Bewachungs- oder ſonſtigen Koſten dieſer Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welche die auf Nationalſchiffen angebrachten Waaren unterliegen."

Digitized by Google

Es springt nun zuvörderst in's Auge, daß wohl diejenigen Differentialzölle in der Wirklichkeit der Dinge vorhanden sind, welche auf die beiderseitige Ein- und Ausfuhr sich beziehen, wie sie oben nach den Artikeln 19 bis 26 übersichtlich angeführt worden, während das überseeische Differentialzollsystem, von welchem in keinem der dreißig Artikel eine Sylbe verlautbart, zur Zeit nur im Reich der Möglichkeit, im Spiegel der Zukunft und, wenn man will, der Phantasie, anzutreffen ist.

Daß auch die Letztere bei der Ausmalung der Wirkungen nicht ganz unthätig geblieben, läßt das Motto errathen, durch dessen allwöchentliche Wiederholung ein lebhafter Schriftsteller das Publicum ein Vierteljahr hindurch unterhalten hat: —

„Durch den belgischen Vertrag ist der Zollverein in den Stand gesetzt, Motive zu geben — den Holländern, daß sie Deutschland große Concessionen machen — den deutschen Uferstaaten und Seestädten, daß sie sich dem Zollverein anschließen — den Nordamerikanern und Brasiliern, daß sie sich zu wechselseitig vortheilhaften Handelsverträgen verstehen — dadurch erlangt der Zollverein die Macht, seinen auswärtigen Handel der Art zu reguliren, daß er künftig sein großes Bedürfniß an Colonialwaaren, dessen Werth der belgische Minister Nothomb jetzt schon zu hundert Millionen Gulden schätzt, in eigenen Manufakturwaaren bezahlen wird, und seine eigene Consumtion an Colonial- und Manufakturwaaren wird verdoppeln können — *vorausgesetzt*, daß der deutschen Industrie der ihr erforderliche Schutz zu Theil wird. Alles beruht jetzt auf der Energie und Intelligenz Preußens."

Wenn selbst diesem Lobgesang auf den Genius des belgischen Vertrages ein so bedenklich bedingungsweiser Schluß

Digitized by Google

angehängt iſt; wenn von den ſämmtlichen, drei Wochen nach der Unterzeichnung des Vertrages vom 1. September 1844 als erreichbar verkündeten Wirkungen, bis heute noch keine einzige in Erfüllung gegangen; ſo wird es doppelt beziehungsvoll, daß man in dem „handelspolitiſchen Teſtament" den Ausſpruch lieſet: der Erfolg des belgiſchen Vertrages ſei verhindert worden, weil man den rechten Hebel nicht angeſetzt habe.

Bis jetzt hat Ihre Commiſſion einzig nur aus dem Text der Verträge die Bedeutung derſelben zu entlehnen ſich beſtrebt. Hier zum erſtenmal ſieht ſie ſich in die Nothwendigkeit verſetzt, auch die, freilich nicht ſo zuverläſſigen, Erörterungen der Preſſe in den Kreis ihrer Betrachtungen zu ziehen. Es konnte davon um ſo weniger Umgang genommen werden, als es darauf ankam, den Widerſpruch zur Anſchauung zu bringen, der zur Zeit zwiſchen dem in Handlungen ausgeprägten Syſtem des Zollvereins und zwiſchen derjenigen Handelspolitik zu Tage liegt, welche von einem nicht unbedeutenden Theil der deutſchen Preſſe empfohlen wird.

Es iſt nämlich aus der Geſchichte der bis hieher entwickelten Vorgänge klar, daß der Zollverein, und Preußen in diplomatiſcher Vertretung deſſelben, keineswegs gleichgültig iſt gegen die Behandlung, welche ſeiner Flagge in fremden Häfen zu Theil wird, daß man aber, wie der engliſche Vertrag zur Genüge zeigt, in der Geltendmachung dieſer Intereſſen auf halbem Wege ſtehen geblieben iſt. Es iſt ebenſo klar, daß der Zollverein bei verſchiedenen Anläſſen eine gelegentliche Aneignung von Differentialzöllen nicht verſchmäht hat, während die ſeit dem belgiſchen Vertrag verſtrichene geraume Zeit und die kundgewordenen, bald in dieſem, bald in jenem Sinn lautenden Aeußerungen zu der Vorausſetzung führen, daß die oberſte Leitung des Zollvereins bis jetzt über

Digitized by Google

die Zweckmäßigkeit eines Systems unterscheidender Zölle nicht zum Abschluß, und nicht in sich selbst auf's Reine gekommen ist.

Es ist schwer zu glauben, daß der belgische Vertrag in der Art, wie er vorliegt, abgeschlossen sein würde, wenn nicht der Gedanke an die Ergreifung eines überseeischen Differentialzollsystems den beiderseitigen Unterhändlern vorgeschwebt hätte, und von der preußischen Regierung für den Augenblick, wenigstens als eventuelle Maaßregel, gebilligt worden wäre. Das Bedürfniß und die Gewandtheit des belgischen Unterhändlers mag den ersten Anstoß hergegeben haben. Ein staatsmännischer Gedanke wird es immerhin bleiben, die unverhofft sich darbietende Bereitwilligkeit eines fremden Vorlandes zu benutzen, um sich des eventuellen Gebrauches seiner Seehäfen zu versichern, sofern diese für den westlichen Theil des Zollvereinsgebietes als die gelegensten Ein- und Ausfuhrhäfen sich darstellen. Die Unentschlossenheit in Bezug auf die wirkliche Durchführung des Systems einerseits, und andererseits das Unerwartete des Anerbietens, mag ausreichen, um es zu erklären, daß in diesem Fall, bei der dringenden Nothwendigkeit eines Friedensschlusses nach unerfreulicher Fehde, geschehen ist, was unter allen andern Umständen nicht hätte geschehen können, ohne die Ordnung der Natur zu verkehren; daß man nämlich über die Einrichtungen für eine eventuelle, ganz Deutschland interessirende, Maaßnahme zuerst mit einem fremden Staate sich verständigt, ohne zuvor die Verständigung mit den deutschen Verbündeten gesucht, ja ohne die geringste, auf einen beabsichtigten Systemwechsel berechnete Anstalt in den eigenen Ostseehäfen getroffen zu haben.

Ueber das Verhältniß der zum Zollverein nicht gehörenden deutschen Staaten zu Maaßregeln der bezeichneten Art wird weiter unten zu reden sein. Aber Ihre Commission

Digitized by Google

glaubt, an dieser Stelle schon aussprechen zu sollen: es hieße die ganze Physiognomie dieses belgischen Abkommens verkennen, wenn man irgend eine prämeditirte Feindseligkeit gegen andere, deutsche Seestaaten darin suchen wollte.

19. Verträge mit Griechenland (1839), mit der Türkei (1840), mit Portugal (1844) und Sardinien (1845).

Es sind nun noch einige auswärtige Verträge von geringerer Bedeutung zusammenzufassen, deren drei der Zeitordnung nach dem belgischen Vertrag vorangegangen.

Als die Pforte sich bestimmen ließ, die mit wechselndem Erfolge angestrebten Reformen auch auf das Zollwesen auszudehnen, und an die Stelle vielfacher Hemmungen und Abgaben des inneren Verkehrs einen einfachen Gränzzoll zu setzen, suchte eins der abendländischen Völker nach dem andern sich die Fortdauer seiner levantischen Handelsbeziehungen durch Verträge zu sichern. Es war dies um so unerläßlicher, da die Behandlung der Waare, dem türkischen System zufolge, nicht nach dem Ursprung derselben, noch nach der Nationalität des Schiffes, noch nach dem Umstand der direkten oder indirekten Fahrt, sondern lediglich nach der Nationalität des einführenden oder ausführenden Kaufmanns sich richtet. Sollte demnach den deutschen Waaren der Absatz ungeschmälert bleiben, und die Gelegenheit zur Erweiterung nicht verscherzt werden, so galt es vor allen Dingen, dem deutschen Kaufmann dieselbe Gunst zuzuwenden, welche England (dessen Vertrag vom 16. August 1838 allen neueren Handelsverträgen der Pforte als Muster gedient hat), als den Preis seiner guten Rathschläge seinen eignen Unterthanen hatte garantiren lassen. In diesem Sinn lauten denn auch die Verträge der Hansestädte vom 18. Mai 1839 und 7. Sept. 1841, und des Zollvereins vom 22. Okt. 1840. Der letztere trägt die

Digitized by Google

Zugeständnisse, die für Preußen bereits im Jahre 1764 stipulirt waren, auf die Angehörigen des Zollvereins über, und verbindet damit einen Tarif, der dem Princip nach mit dem für England gültigen übereinstimmt, durch seine detaillirten, in mehreren Sprachen gefaßten Positionen sich aber als besonders brauchbar empfiehlt, während der hanseatischen Supplementar-Convention von 1841 der englisch-türkische Tarif schlechtweg zum Grunde liegt.

Diese sämmtlichen Verträge mit der Pforte leiden bekanntlich an einem großen Gebrechen, das beim englischen, dem sie alle nachgebildet sind, unbemerkt geblieben war. Rußland hatte nämlich für seine Unterthanen Vortheile contrahirt, deren kein anderes Volk theilhaftig geworden ist, und diese Bevorzugung (die im Jahr 1842 für fernere 12 Jahre erneuert worden) ist von solchem Umfang, zumal bei der Ausfuhr, daß es für Kaufleute jeder andern Nation sehr schwer sein dürfte, in streng gesetzlichen Unternehmungen und ohne Connivenz abseiten der türkischen Behörden, mit den Russen zu concurriren.

Mit dem jungen Königreich Griechenland hat Preußen am 12 August 1839 einen Handels- und Schifffahrtsvertrag abgeschlossen, welcher volle Reciprocität, übrigens aber (da in Griechenland zwischen direkter und indirekter Fahrt u. s. w. nicht unterschieden wird) nicht eben weitere Vortheile gewährt, als sie von den Hansestädten durch einfache, früher schon ausgetauschte Deklarationen erreicht waren.

Der 21ste Artikel des preußischen Vertrages erklärt die Geneigtheit Griechenlands, „die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (soweit sie nicht, als die Schiffahrt und den Seehandel betreffend, nothwendig auf Preußen beschränkt sein müssen) auch auf diejenigen mit Preußen zu dem Zoll- und Handelsvereine gehörigen deutschen Staaten anzuwenden,

Digitized by Google

welche etwa den Wunsch ausdrücken möchten, mit Griechenland in Gegenseitigkeit zu treten."

Ganz ähnlich lautet der 19te Artikel des preußischen Vertrages mit Portugal vom 20. Februar 1844. Dieselben Worte sind aber in diesem Fall von unermeßlich verschiedener Wirkung, weil Portugal eine Schiffahrtsakte mit abstufenden Zollsätzen besitzt. Von Reciprocität kann hier nicht die Rede sein; denn die preußische Flagge ist in Portugal wohl der begünstigtsten fremden, nicht aber der nationalen gleichgestellt, während in Preußen die einheimische Flagge vor der portugiesischen sowenig als vor irgend einer begünstigten fremden, Etwas voraus hat. Preußische Schiffe dürfen wohl preußische Erzeugnisse, nicht aber die von andern deutschen Ländern, auch nicht die von den Zollvereinsstaaten, unter denselben Bedingungen, wie dies den portugiesischen Schiffen freisteht, nach Portugal bringen. Wenn preußische Schiffe aus den Häfen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe als aus Heimatshäfen kommend betrachtet werden sollen, so bleibt diese Gunst auf den Fall der Einfuhr preußischer Erzeugnisse beschränkt, und war in dieser Weise auch durch die portugiesische Schiffahrtsakte nicht ausgeschlossen, so daß am Ende durch den Vertrag überall nichts Neues gewonnen scheint. Praktisch dürfte, wenn diese Fiktion in Bezug auf die Ausfuhrhäfen irgend Etwas bedeuten sollte, für Mecklenburg durch seinen Vertrag mit Portugal (11. Febr. 1845) leicht etwas Reelleres gesichert sein, indem mecklenburgischen Schiffen die Einfuhr mecklenburgischer Produkte aus den Mündungen der Trave und Elbe verstattet ist, eine Befugniß, welche in Hinsicht der mecklenburgischen sowenig als der holsteinischen Butter den hanseatischen Fahrzeugen nach der portugiesischen Schiffahrtsakte zusteht.

Digitized by Google

Es ist bekannt, daß Portugal absichtlich darauf ausging, mit den einzelnen deutschen Staaten abgesondert Verträge zu schließen. Es wird immer beklagenswerth bleiben, daß darauf eingegangen, daß es diesem kleinen Staat verstattet ward, der Isolirung Deutschlands zu spotten und die Solidarität der Zollvereinsstaaten in Frage zu stellen, nachdem sie doch selbst von England anerkannt worden. Mit um so größerem Unwillen muß dieser Vorgang einen Jeden erfüllen, der es weiß, daß gerade Portugal es war, in dessen Handelsbeziehungen die Solidarität der deutschen Nation zu den geläufigen Vorstellungen gehörte, und wo die Hanseaten noch 1517 zum Genuß der Handelsprivilegien berechtigt erklärt wurden, auf ausdrücklichen Grund einer vom König Emanuel angeordneten Untersuchung, als deren Ergebniß verkündigt ward, daß die hanfischen Kaufleute als Deutsche und Einwohner des heiligen römischen Reiches deutscher Nation zu betrachten seien.

Uebrigens darf man annehmen, daß im Zollverein das Ungenügende dieses Abkommens beim Abschluß schon empfunden worden: der portugiesische Vertrag soll vorläufig bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben, und kann sechs Monate früher gekündigt werden. Dies ist auch die Kündigungsfrist für den Vertrag mit England.

In dem Reciprocitätsvertrag des Zollvereins mit Sardinien, vom 23. Juni 1845, ist insbesondere der 5te Artikel bemerkenswerth.

Es ist darin vereinbart, daß als Ausnahme vom Art. 3, gewisse Differentialzölle bei der Einfuhr von Getreide, Olivenöl und Wein, auch für die Schiffe des Zollvereins noch bis zum Ausgang des Jahres 1847 sollen fortbestehn können. „Wenn jedoch", heißt es dann, „wenn jedoch die sardinische Regierung alsdann nicht in der Lage sein sollte, die gedachten

Digitized by Google

Differentialzölle aufhören zu lassen, sollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. Dec. 1847 ab — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark, nach seinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. August 1843 dasselbe Recht erlangt — zum Nachtheil der sardinischen Flagge gleichmäßige Differentialzölle auf dieselben Artikel, wenn sie aus denselben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieser Differentialzölle wird indessen aufhören, sobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der sardinischen Differentialzölle benachrichtigt worden sein werden."

Es hat demnach der Zollverein die Möglichkeit einer, wenn auch nur vorübergehenden Ungunst sich gefallen lassen, welche einen andern Staat, der sich mit dem Zollverein in wesentlich ähnlicher Lage befindet, vertragsmäßig nicht treffen kann. Er hat für diesen Fall sich vorbehalten, die fortdauernde Ungunst in genau derselben Weise zu erwidern, was übrigens Sardinien um so ruhiger wird erwarten können, je weniger es im Reich der Wahrscheinlichkeit liegt, daß Getreide oder Wein aus den Häfen des schwarzen, des adriatischen oder des Mittelmeers auf sardinischen oder andern Schiffen in den Zollverein eingeführt werden möchte.

20. Die Verfassung des deutschen Zollvereins.

Nachdem in den vorhergehenden Nummern der Versuch gemacht ist, die Geschichte der Gründung und Erweiterung des deutschen Zollvereins aus den wichtigsten Verträgen und Verhandlungen mit deutschen Staaten, und die bis jetzt befolgten Grundsätze seiner Handelspolitik aus den Verträgen mit auswärtigen Staaten darzustellen, wendet sich Ihre Commission zu der inneren Verfassung des Zollvereins.

Digitized by Google

a) Das Princip der Heimlichkeit.

Hier ist vor allen Dingen die Dürftigkeit des Materials zu bedauern, die jeder in's Einzelne eingehenden Untersuchung sich entgegenstellt. Aus den offnen Verträgen ist nur sehr Weniges zu entnehmen. Was außerdem mit Zuverlässigkeit sich hieher Gehöriges anführen läßt, ist nur bei gelegentlichen Anlässen zur öffentlichen Kunde gekommen. Von den geheimen Verabredungen der Zollvereinsregierungen hat hin und wieder in den Verfassungsstaaten den Ständen Mittheilung gemacht werden müssen, und Einzelnes ist in die publicirten Verhandlungen derselben übergegangen.

Indem Ihre Commission sich anschickt, die zu ihrer Kunde gelangten, verbürgten Data zusammenzustellen, kann sie nicht umhin, den charakteristischen und tiefeingreifenden Gegensatz hervorzuheben, welcher zwischen einem System geheimer Stipulationen und den Verfassungsgrundsätzen der Hansestädte stattfindet. Für geheime Verpflichtungen, die von der obersten Regierungsbehörde im Namen des Staates andern Staaten gegenüber eingegangen werden könnten, ist in unsern Verfassungen kein Raum. Selbst wenn der Inhalt solcher Verpflichtungen mit der Verfassung an und für sich nicht im Widerspruch steht, so wird eine, den Staat zu gewissen Leistungen verpflichtende Kraft denselben verfassungsmäßig nicht beizulegen sein. Die Gesetzgebung über das Zollwesen und die Handelspolitik wird unbedingt und in erster Reihe unter denjenigen Gegenständen zu nennen sein, bei welchen die Bürgerschaft in den Hansestädten ihr Recht der Mitwissenschaft und Mitwirkung am eifersüchtigsten bewachen wird, so lange sie Werth darauf legt, das Erbe der von den Vätern erworbenen und behaupteten Freiheit ungeschmälert den Nachkommen zu bewahren.

Digitized by Google

b) Befugniß und rein diplomatischer Charakter der Zollconferenzen.

Es wird zweckmäßig sein, drei Artikel voranzustellen, welche im Wesentlichen in derselben Wortfassung in den Verträgen derjenigen Staaten, die als selbstständige Vereinsglieder contrahirt haben, sich so wiederfinden, wie sie hier, aus dem Beitrittsvertrag von Baden, abgedruckt stehen: —

Art. 33. Jährlich in den ersten Tagen des Juni findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsglieder statt, zu welchem ein Jedes der Letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist. Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung wird mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden, wo letztere erfolgen soll.

Art. 34. Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört:

a) die Verhandluug über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung des Grundvertrages und der besonderen Uebereinkünfte, des Zollgesetzes, der Zollordnung und Tarife, in einem oder dem anderen Vereinsstaate wahrgenommen, und die nicht bereits im Laufe des Jahres in Folge der darüber zwischen den Ministerien und obersten Verwaltungsstellen geführten Correspondenz erledigt worden sind;

Digitized by Google

b) die definitive Abrechnung zwischen den Vereinsgliedern über die gemeinschaftliche Einnahme auf den Grund der von den obersten Zollbehörden aufgestellten, durch das Centralbureau vorzulegenden Nachweisungen, wie solche der Zweck einer dem gemeinsamen Interesse angemessenen Prüfung erheischt;

c) die Berathung über Wünsche und Vorschläge, welche von einzelnen Staatsregierungen zur Verbesserung der Verwaltung gemacht werden;

d) die Verhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, der Zollordnung, des Zolltarifs und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Handels- und Zollsystems.

Art. 35. Treten im Laufe des Jahres außer der gewöhnlichen Zeit der Versammlung der Conferenz-Bevollmächtigten außerordentliche Ereignisse ein, welche unvorzügliche Maaßregeln oder Verfügungen abseiten der Vereinsstaaten erheischen, so werden sich die contrahirenden Theile darüber im diplomatischen Wege vereinigen, oder eine außerordentliche Zusammenkunft ihrer Bevollmächtigten veranlassen.

Die Verhandlungen der Zollconferenzen hüllen sich in den Schleier des Geheimnisses. Dieser Umstand ist besonders in der letzten Zeit sehr häufig tadelnd hervorgehoben. Es giebt keine gesetzgebende Versammlung in der Welt, die nicht hin und wieder einzelne Verhandlungen der Oeffentlichkeit vorzuenthalten sich bewogen sehen könnte. Wo dies durch die Natur des Gegenstandes, oder durch das Stadium, in welchem die Verhandlung sich befindet, motivirt ist, da wird eine vorübergehend und Ausnahmsweise eintretende Geheim-

Digitized by Google

haltung auch vor den entschiedensten Freunden der Oeffentlichkeit sich rechtfertigen. Ganz anders, wenn die Heimlichkeit als durchstehendes Princip sich geltend macht, während nur Ausnahmsweise Etwas verlautbart. Es ist selbst in Deutschland allmälig dahin gekommen, daß aufrichtiges Vertrauen nur da gesichert wird, wo eine öffentliche Verhandlung öffentlicher Interessen als Marime vorwaltet. Selbst unverschuldetes Mißtrauen, ungerechtfertigter Tadel wird Demjenigen nicht erspart werden können, der die öffentliche Meinung zum Zeugen seines Verfahrens zu nehmen verschmäht. Daß das Endresultat bekannt werden muß, liegt allerdings in der Natur der Sache: es hat sich aber zu großem Mißvergnügen herausgestellt, wie durch die Heimlichkeit der Zollconferenzen keineswegs eine Bürgschaft gegeben ist, daß nicht dem deutschen Publicum die verfrühte Bekanntmachung der Beschlüsse auf weitem Umweg über die britischen Inseln zukömmt, wenn ein Gesandter sich die Mühe nehmen will (Depesche von Sir George Shee an Lord Aberdeen, Stuttgart 5. Juli 1842) „die prakticabeln Wege einzuschlagen, um von allen beantragten Veränderungen schleunigst unterrichtet zu werden."

Nur die Regierungen sind auf diesen Conferenzen vertreten. Davon ist die nächste Folge, daß ein bedeutender Theil der indirekten Besteuerung von dem ständischen Steuerverwilligungsrecht ganz und gar unabhängig wird. In den deutschen Verfassungsstaaten, welche dem Zollverein angehören, ist demnach die erste und unbestrittenste aller ständischen Gerechtsamen nach einer wesentlichen Richtung hin außer Wirksamkeit gesetzt, und diese Bemerkung ist in den Kammern häufig und mit andauernder Empfindlichkeit wiederholt worden. Wo, wie in Würtemberg, den Kammern das Mitratificationsrecht der Handelsverträge zusteht, wo, wie in andern Staaten, die zum Vollzug erforderlichen Gesetze mit den

Digitized by Google

Ständen verabschiedet werden, da allerdings scheint der Tarif nicht dem einseitigen Dafürhalten der Regierung anheimgegeben. Aber die Ausübung des ständischen Veto selbst in einem äußersten Fall würde so große Unzuträglichkeiten, und eine so schwere Verantwortlichkeit mit sich bringen, daß schwerlich die Majorität einer Kammer sich entschließen würde, durch eine ablehnende Abstimmung den Bestand einer mühevoll aufgerichteten und so vielfach segensreich sich erweisenden Anstalt in Frage zu stellen, und den eignen Staat den, aus nicht ferner Zeit her erinnerlichen Folgen der Isolirung neuerdings preiszugeben.

Indem die Bestellung und Instruktion der Commissarien lediglich Sache der Regierungen ist, bleibt nicht allein der Tarif in seinen Einzelnheiten, sondern das System und die Handelspolitik des Zollvereins im Allgemeinen jeglicher direkten ständischen Einwirkung entzogen. Es ist sehr möglich, daß der Zollverein seine erste Consolidirung nicht eben zum geringsten Theil dieser Einrichtung verdankt. Indessen hat die Erfahrung bereits gelehrt, daß namhafte Schwankungen und bedenkliche Meinungsverschiedenheiten nicht ausgeblieben sind, ungeachtet die Gesetzgebung des Zollvereins dem, durch ständische Einreden ungehemmten Ermessen der Regierungen vorbehalten ist. Und daß eine umsichtige, zu großem Nationalwohlstand gedeihende Leitung der Handelspolitik durch parlamentarische Behandlung nicht sollte erzielt werden können, das wird stets die unerfindlichste aller Behauptungen bleiben. Die Geschichte großer und freier Völker verkündigt zu unzweideutig das Gegentheil. Zu laut spricht der neueste Vorgang in England, auf welchen alle Blicke geheftet sind, und in welchem die deutschen Anhänger der Theorie des Schutzsystems sowenig als die Wortführer der Theorie des freien Handels das Zeugniß verkennen mögen, daß eine

Digitized by Google

Nation auf parlamentarischem Wege dazu gelangt, sich diejenige Handelsverfassung beizulegen, die ihrer Entwickelungsstufe und ihrem Bedürfniß die entsprechendste ist.

Allerdings nun fragt man mit dem größten Rechte von der Welt, was denn aus dem Zollverein werden sollte, wenn jeder Beschluß der Conferenz der ständischen Prüfung und Genehmhaltung in den Einzelnstaaten unterliegen müßte? Das wäre aber auch so ziemlich der allerletzte Ausweg, der einer verständigen Auffassung der Sache sich darbieten würde.

Die unbefangene Betrachtung wird keinen haltbaren Grund entdecken, weßhalb die Handelspolitik nicht unter demselben Gesichtspunkt zu ordnen wäre, wie die übrigen Gesammtangelegenheiten der Nation. Der Betrachtung eines Deutschen, welchem Bundesstaat er auch angehören mag, wird die Erinnerung an den 19ten Artikel der Bundesakte, und an die lange Reihe vergeblicher Versuche sich aufdringen, die zur Erfüllung dieses Artikels im Lauf von 17 Jahren gemacht sind, bis die Errichtung des großen Zollvereins deutscher Staaten eine partielle, der Erweiterung fähige Erfüllung auf anderm Wege und abgesondert von andern Gesamtaufgaben, anbahnte. Auch wird hier vorzugsweise die Bemerkung ihre Anwendung finden, mit welcher die Erzählung jener Versuche im zweiten Abschnitt des gegenwärtigen Berichtes eröffnet worden: daß nämlich die deutsche Handelspolitik in einer Wechselbeziehung steht zu der politischen Geschichte unsres Vaterlandes. Während von allen Seiten der Zollverein als der Vorläufer einer gemeinsamen, deutschen Handelspolitik begrüßt wird, läßt die volle Verwirklichung der letztern nur im Verein mit einer wesentlichen Ausbildung unsrer öffentlichen Verfassung sich denken. Wenn irgend ein gemeinsames Anliegen deutscher Nation, so wird eine deutsche Handelspolitik ihr geeignetstes Organ finden in einer Natio-

Digitized by Google

nalvertretung, die als die natürliche Entwickelung der föderativen Grundsätze, und als die angemessenste Ergänzung der Institutionen des deutschen Bundes sich darstellt.

Diese Betrachtung hier einzureihen, hat Ihre Commission um so weniger sich versagen können, da, nach ihrer festen Ueberzeugung, einzig nur auf diesem Wege eine der größten Schwierigkeiten sich lösen läßt, womit der deutsche Zollverein bis jetzt behaftet gewesen: nämlich die Ermittelung eines entsprechenden Stimmverhältnisses unter den an Macht so sehr verschiedenen Vereinsgliedern.

c) Die Stimmeneinhelligkeit.

In dieser Beziehung ist zuvörderst ein Artikel anzuführen, der im Wesentlichen gleichlautend in den offenen Verträgen vorkömmt: —

„Veränderungen in der Zollgesetzgebung mit Einschluß des Zolltarifs und der Zoll-Ordnung, sowie Zusätze und Ausnahmen können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung sämmtlicher Glieder des Gesammt-Vereins bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt.

Dieses gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zoll-Verwaltung allgemein abändernde Normen aufstellen."

Aus dem Majoritätsbericht der von der badischen Volkskammer 1835 niedergesetzten Commission ersieht man, daß noch eine fernere Verabredung existirt, um auch bei mangelnder Stimmeneinhelligkeit einen Beschluß herbeizuführen. In einem Separatartikel zum Art. 34 des offnen Vertrags mit Baden (über die Befugniß der Bevollmächtigten — s. oben S. 263 ff.) wird bestimmt: —

Digitized by Google

„Bei der Verhandlung der im Art. 34 bezeichneten Gegenstände wird die Hauptfrage der Konferenzbevollmächtigten dahin gerichtet sein, daß jedem vorkommenden Gegenstande durch eine gründliche und erschöpfende Erörterung desselben eine allgemeine Uebereinstimmung herbeizuführen. Wird nach einer solchen vorausgegangenen Erörterung, hinsichtlich der unter a und b des Art. 34 des offenen Vertrags aufgeführten Gegenstände, dieser Zweck nicht erreicht, so haben die Bevollmächtigten durch Einhelligkeit der Stimmen einen Schiedsrichter zu erwählen, welchem die Entscheidung zu übertragen ist."

Für die Beurtheilung des Princips ist es eine untergeordnete Frage, wie viele Staaten, und welche Staaten mit vollem Stimmrecht zugelassen sein mögen.

Daß die Enklaven im Wesentlichen zu den umschließenden Staaten in dem früheren Verhältniß geblieben sind, ist bekannt. Ebenso, daß dem thüringischen Verein im offnen Vertrag eine Curialstimme eingeräumt ist, an welcher Preußen participirt. Daß eine Verschiedenheit im Wortlaut auch in den Verträgen solcher Staaten, welche selbstständig zu contrahiren schienen, auf eine Beschränkung des Stimmrechts schließen läßt, ist oben (S. 180) bereits angedeutet. Ohne in Verhältnisse eindringen zu wollen, die man aus irgend welchen Ursachen nicht für gut gefunden hat der Oeffentlichkeit anzuvertrauen, begnügt Ihre Commission sich, eine Notiz hier zu wiederholen, welche am 7. Juni 1844 (also nach der Unterzeichnung des letzten der bestehenden Anschlußverträge) der ersten badischen Kammer vom Ministertisch her mitgetheilt worden:

„Die Stimmeneinhelligkeit ist nicht dahin zu verstehen, daß jedes, auch das kleinste der 27 Vereinsmitglieder

Digitized by Google

ein Veto besitze; dieses steht vielmehr nur 10 Stimmen beim Ein- und Ausgangszolltarif und 11 Stimmen beim Durchgangszolltarif zu."

Genug, das Princip ist dasjenige der Stimmeneinhelligkeit aller Stimmberechtigten.

d) Die diplomatische Vertretung des Zollvereins durch die Krone Preußen.

Als eine besondre Schwierigkeit bei einer solchen Verfassung erscheinen die Verhandlungen, sei's zu Verträgen über den Anschluß von deutschen, oder zu Verträgen mit auswärtigen Staaten.

Die Separatartikel des badischen Vertrages geben darüber folgende merkwürdigen Aufschlüsse: —

„Die Unterhandlung von Verträgen über die Aufnahme anderer Staaten in den Verein, wird in der Regel denjenigen unter den contrahirenden Staaten überlassen bleiben, deren Gebiet an das Land der deutschen Regierung angrenzt, von welcher die Aufnahme in den Verein gewünscht wird. Jede Einleitung solcher Unterhandlungen, deren Richtung und Umfang durch die Grundsätze des gegenwärtigen Unionvertrags bestimmt ist, muß den übrigen Vereinsmitgliedern alsbald bekannt gemacht werden, auch ist diesen vor dem förmlichen Abschluß der diesfällige Vertrag zur Einsicht und Zustimmung mitzutheilen. Die Zustimmung soll nicht versagt werden, wenn die Bestimmungen, welche der gegenwärtige Vertrag umfaßt, eingehalten sind."

Im Schlußprotocoll ist dieser Bestimmung beigefügt: „Daß, wenn von Seiten eines deutschen Staates, welcher dem Vereine beizutreten wünscht, die deßfallsige Verhandlung etwa einem ihm nicht angrenzenden

Digitized by Google

Vereinsstaate angeboten werden sollte, dieser letztere verpflichtet sei, den oder diejenigen Vereinsstaaten, welche mit ersterem angrenzen, zur Mitunterhandlung mit selbigem einzuladen."

„Das Recht, mit andern außerhalb des Zollverbandes gelegenen Staaten Verträge zur Erleichterung des Verkehrs und Handels zu errichten, verbleibt den contrahirenden Staaten auch nach dem Abschlusse des gegenwärtigen Unionvertrags. Es dürfen jedoch durch solche Verträge die Bestimmungen dieses letzteren in keiner Art verletzt werden, auch ist dabei der Gesichtspunkt festzuhalten, daß sowohl die Erleichterungen und Vortheile, welche auf der einen Seite ein außerhalb des Vereins gelegener Staat dem mit ihm contrahirenden Vereinsstaate zugesteht, auch den Angehörigen und Erzeugnissen der übrigen Vereinsstaaten gesichert, als auch die dem außerhalb des Vereins gelegenen Staate auf der andern Seite gemachten Zugeständnisse nicht blos in dem Verhältnisse zu dem einzelnen contrahirenden Vereinsstaate, sondern auch in der Rückwirkung auf den Verein überhaupt, durch die den letztern mittelbar oder unmittelbar zugehenden Verkehrs- und Handelsvortheile möglichst aufgewogen werden. Zu diesem Ende übernehmen die hohen Contrahenten, wenn sie in den Fall kommen, mit einem außer dem Vereine gelegenen Staate über Erleichterung des Verkehrs und Handels einen Vertrag zu errichten, die Verbindlichkeit, nicht nur vor Eröffnung der Unterhandlungen die übrigen Mitglieder des Vereins zur Mittheilung aller erforderlichen Notizen über ihre besonderen Interessen einzuladen, sondern auch vor der förmlichen Ratification den übrigen Vereins-

Digitized by Google

gliedern den vollständigen Inhalt solcher Verträge zum Zwecke ihrer zustimmenden Erklärung zu eröffnen. Schiffahrtsverträge, in so fern sie die Natur von Handelsverträgen annehmen, sind nach gleichen Grundsätzen zu behandeln."

In Bezug auf einen damals (1835) vorliegenden Anlaß setzt ein andrer Separatartikel fest: —

„In Rücksicht auf die besondern Verhältnisse, worin die Königl. Preußische Regierung nach den Bestimmungen der Wiener Kongreßakte mit einem Theile ihrer Provinzen zu dem Gebiete des Königreichs Polen und zu einem Theile der russischen Provinzen steht, wird derselben, hinsichtlich der Errichtung von Handelsverträgen mit Rußland und Polen völlig freie Hand gelassen, wogegen sie sich verpflichtet, die Interessen der andern Vereinsstaaten gleichmäßig mit den ihrigen wahrzunehmen."

Was hier in Bezug auf die Verhältnisse zu Rußland und Polen bestimmt worden, das scheint in der Wirklichkeit zu einer Art von Observanz geworden zu sein. Es ist nicht bekannt, daß eine andre Zollvereinsregierung, als die preußische, im Namen des Zollvereins bis jetzt diplomatische Unterhandlungen geführt und Verträge abgeschlossen hätte.

Es mag seine Schwierigkeiten haben, der Zollconferenz die Instruirung der Unterhändler zu übertragen. Wenn aber selbst die Mittheilung zum Zweck der Ratification nicht an die Zollconferenz, sondern an die Regierungen einzeln geschieht, so springt in die Augen, daß diejenige Regierung, welche unterhandelt und abgeschlossen hat, gegen jede einzelne, mit dem Gang der Unterhandlung nicht vertraute Regierung in bedeutend überlegener Stellung sich befindet, daß die Prüfung durch die übrigen Staaten, in deren Namen con-

Digitized by Google

trahirt worden, nur von untergeordnetem Gewicht sein kann, und daß die Mitratification in den meisten Fällen nicht mehr sein wird, als die Erfüllung einer bloßen Förmlichkeit. Selbst die gehörige Zeitfrist mag, vielleicht in Folge unabwendbarer Verhältnisse, den andern Vereinsregierungen nicht immer verbleiben, um die zur Mitratification vorliegenden Verträge selbstständig zu prüfen. Wenigstens bezeugt das Schreiben des Ministers du Thil an die zweite Kammer in Darmstadt (13. December 1844), daß dem großherzoglichen Ministerium nur ein Zeitraum von drei Tagen geblieben sei, um den belgischen Vertrag zu begutachten und die Ratifications-Urkunden ausfertigen zu lassen.

Aus der in der vorigen Nummer angeführten preußischen Denkschrift vom 18. Juli 1844 ergiebt sich, daß über einen Vertrag mit Belgien in den Jahren 1842—1844 auf der Zollconferenz Verhandlungen gepflogen sind. Aber freilich handelte es sich damals um Veränderungen des Tarifs, welche den Gegenstand des Vertrages bilden sollten.

Uebrigens würde man sehr irren, wenn man glaubte, daß die preußische Regierung bei der Ausübung der in ihre Hände niedergelegten besondern Befugnisse im Verkehr mit auswärtigen Staaten nicht gelegentlich in eine schwierige und unwillkommene Lage sich versetzt sehen könnte. Sehr bezeichnend in dieser Hinsicht ist die folgende Stelle der Depesche von Lord Aberdeen an den Grafen von Westmoreland vom 13. Mai 1845: —

„Selbst wenn wir die unbestrittene Thatsache bei Seite setzen wollen, daß Preußen der Begründer und das vorzüglichste Mitglied des Vereins ist, und daß es den gesetzlichen Einfluß auf denselben ausübt, welchen eine solche Stellung verleiht, so würde die Regierung Jh. Maj. sich dennoch, und zwar durch das Verfahren Preußens selbst, für gerechtfertigt

Digitized by Google

halten, sich in diesen Angelegenheiten an die preußische Regierung zu wenden. Denn that nicht Preußen im Jahr 1839, als es der Regierung Ih. Maj. Eröffnungen zu einer Negociation bezüglich eines commerciellen Uebereinkommens mit den Staaten des Vereins machte, der britischen Regierung zu wissen, daß Preußen durch den Bundesvertrag des deutschen Zollvereins das Recht übertragen sei, Verträge, welche sich auf die Angelegenheiten des Vereins mit auswärtigen Staaten bezögen, zu negociiren? Und wenn Preußen kraft dieser übertragenen Gewalt sich für berechtigt hält, in Angelegenheiten, welche das Handelsinteresse des Zollvereins betreffen, Vorstellungen an auswärtige Regierungen zu richten, so haben diese Regierungen unbezweifelt von ihrer Seite ebenfalls das Recht, ihre Vorstellungen bezüglich solcher Angelegenheiten, in welchen ihre Interessen durch die Maaßregeln des Zollvereins bedroht werden, an die preußische Regierung zu richten. Es muß der preußischen Regierung einleuchtend sein, daß Großbritannien, wenn dieses Recht bestritten würde, sich genöthigt sehen würde, den Empfang jeder Mittheilung der preußischen Regierung, welche auf die allgemeinen Handelsinteressen des Vereins Bezug hätte, abzulehnen."

Die im Jahr 1844 dem britischen Parlament vorgelegte diplomatische Correspondenz hat in den Zollvereinsstaaten einen sehr unerfreulichen Eindruck hervorgebracht, und in Verbindung mit dem englischen Vertrag von 1841 nicht wenig dazu beigetragen, das Vertrauen zu der preußischen Leitung der auswärtigen Interessen des Vereins zu erschüttern. Man hat großen Anstoß daran genommen, daß einflußreiche, an der Spitze der preußischen Zollverwaltung stehende Männer ausdrücklich von dem englischen Gesandten belobt worden, wegen ihrer liberalen Ansichten in Beziehung auf England. Man hat hin und wieder die Frage vernommen, ob die aus-

Digitized by Google

ſchließliche Leitung der auswärtigen, die oberſte Leitung der inneren Angelegenheiten in ſolchen Händen mit den Wünſchen der ſüdlichen Vereinsſtaaten im Einklang werde bleiben können? Auch einen Mangel an Einheit und an Zuſammenwirken der verſchiedenen Oberbehörden in Berlin hat man bemerken wollen, ſofern der Miniſter des Auswärtigen ſowohl als der der Finanzen von einem Vorſchlag nicht unterrichtet geweſen, der bereits gedruckt (für die Zolleonferenz) vorgelegen, und der eine Zollerhöhung auf engliſche Artikel enthielt, über welche der engliſche Geſandte ſich berechtigt hielt, um vorgängige Auskunft anzufragen, woraus denn eine Scene der Verlegenheit entſtand, bei welcher der Miniſter des Auswärtigen ſein Bedauern über das Vorgefallene ausgedrückt zu haben ſcheint. Man hat endlich geglaubt, in Berlin Rückſichten auf Englands Wünſche wahrzunehmen, welche keinen Eingang gefunden haben würden, wenn die diplomatiſchen Verhandlungen in einer andern Hauptſtadt des Zollvereins geführt worden wären, da aus den Depeſchen erhellt, daß hochgeſtellte preußiſche Regierungsbeamte erklärt, ſie würden gewiſſe Vorſchläge nicht zugelaſſen haben, wenn ſie der Wirkung gewahr geweſen wären, welche dieſelben auf den engliſchen Handel haben würden.

So iſt denn die bevorzugte Stellung Preußens, ſofern es die Diplomatie des Zollvereins zu leiten hat, keineswegs eine ſolche, in der es ein Leichtes wäre, den Anſprüchen zu genügen, welche die öffentliche Meinung im Zollverein ſelbſt erhebt.

Es wird aber nun der Grundſatz der Stimmeneinhelligkeit noch ferner zu beleuchten ſein, welcher für die eigentliche Geſetzgebung des Zollvereins die Norm abgiebt.

Digitized by Google

c) Das Liberum Veto und die preußische Hegemonie.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß Preußen sehr weise gehandelt hat, indem es jedem selbstständig Stimmberechtigten ein Veto einräumte. Diese große Concession mag unbedingt nothwendig gewesen sein, um das Gefühl der Unsicherheit bei unverbürgtem Erfolg, der Unbehaglichkeit bei augenscheinlicher Verzichtleistung auf die freie Selbstbestimmung der zutretenden Regierungen zu überwinden.

Aber es würde unnatürlich, und es wird auf die Dauer unmöglich sein, den Zollverein auf einer der untern Stufen des politischen Organismus zurückzuhalten.

Von allen Unzuträglichkeiten eines Liberum Veto abgesehen, wie solche auch in einer Versammlung von Gleichstehenden sich erweisen, und wie sie an die dunkelsten Blätter der Geschichte unsres Welttheils erinnern — abgesehen davon, ist in föderativen Dingen eine formelle Rechtsgleichheit unter Bundesgliedern, deren gegenseitige äußere Macht außer allem Verhältniß steht, doch nur scheinbar. Die Erfahrung aller Zeiten lehrt, daß der Mächtigere, aller formellen Rechtsgleichheit zum Trotz, doch einen faktisch überwiegenden Einfluß üben wird. Auch liegt dies keineswegs nur in den vorherrschenden Motiven des menschlichen Handelns, keineswegs nur in den Gewohnheiten der Mächtigen, oder in denen der Mindermächtigen, Jenen gegenüber; sondern es liegt in der Natur der Dinge selbst. Wenn es um die Ordnung gemeinsamer Angelegenheiten sich handelt, so ist es weder natürlich noch billig, daß der Stimme eines Staates wie Preußen nicht mehr Gewicht zukommen sollte, als der Stimme eines Staates wie Baden.

Dennoch ist nicht abzusehen, wie das Princip dieses Liberum Veto beseitigt, oder mit einem angemessenen, für die

Digitized by Google

gewährleistete Souverainetät der Staaten nicht drückenden Princip der Entscheidung vertauscht werden könnte, so lange einzig nur die Regierungen sich gegenüberstehn, so lange die Zollconferenzen den rein diplomatischen Charakter nicht mit dem parlamentarischen vertauschen.

Erkennt man aber die Sorge für Handel und Schiffahrt als dasjenige, was sie ist, und was sie im Sinn der deutschen Bundesakte sein sollte, als eine Nationalangelegenheit; glaubt man an die Befähigung und Berechtigung der deutschen Nation, bei der Ordnung ihrer Angelegenheiten, gleich andern großen Völkern, selbst mitzuwirken, anstatt sich von Regierungsbeamten bis an's Ende der Tage bevormunden zu lassen; erblickt man in einer Nationalvertretung die naturgemäße Entwickelung der deutschen Bundesverfassung: so wird für das Urtheil über die oben beschriebenen Eigenthümlichkeiten des Zollvereins, frei von Härte wie von Ueberschätzung, der rechte Standpunkt gewonnen sein.

Die Verfassung und die ganze Erscheinung des deutschen Zollvereins wird als eine Uebergangsstufe zu betrachten sein, wie sie den Völkern auf der Bahn des Fortschritts selten erspart wird. Daß die dargelegte Ueberzeugung, die im deutschen Volke sich täglich tiefer begründet und weiter verbreitet, an innerer Wahrheit und Wirksamkeit mächtig genug ist, um auf gesetzlichem Wege einen vollkommneren öffentlichen Rechtszustand zu erringen, wird um so weniger bezweifelt werden dürfen, da die Bundesverfassung der Vereinigten Freistaaten Nordamerika's den Erfahrungsbeweis liefert, daß eine Nationalvertretung das Mittel darbietet, um die garantirte Selbstständigkeit verbündeter Einzelnstaaten von sehr verschiedenem Machtverhältniß mit einer gegen das Ausland kräftigen, in allen innern Nationalangelegenheiten maaßgebenden Einheit auszugleichen.

Digitized by Google

Unter diesem Gesichtspunkt wird es auch möglich sein, die in den Staaten des Zollvereins vielfach lautgewordenen Klagen über die preußische Hegemonie im rechten Lichte aufzufassen.

Nur durch den Mangel eines Organes der Nation konnte es sich zutragen, daß die Berathungen über den Handel und Verkehr ausschließlich dem Organ der Regierungen anheimfielen, und daß sie in diesem Kreise fruchtlos blieben. Durch diesen Umstand wiederum erklärt es sich, daß eine einzelne Regierung diese Angelegenheit in die Hand nahm, und andre Regierungen um sich versammelte. Schon dadurch mußte die leitende Regierung ein großes und wohlerworbenes Uebergewicht behaupten, mag dasselbe nun auch in den geheimen so wenig, als in den offnen Verträgen in einer Zeile ausdrücklich ausgesprochen sein. Ein Wunder wär' es, wenn die Beamten dieser Regierung, denen die Leitung zufiel, derjenigen Ansichten und Rücksichten sich ganz hätten entschlagen können, welche ihnen durch ihre Stellung, als preußische Staatsbeamte, aufgenöthigt waren. Andre Ansichten und Rücksichten konnten nicht ausbleiben bei den Regierungsbeamten andrer Staaten, deren Verfassung die durch das Organ der Kammern ausgedrückten Wünsche des Volkes nicht wohl ganz in den Hintergrund stellen ließ. Bei so bewandten Verhältnissen und bei dem rein diplomatischen Charakter der Zollvereinsverhandlungen mußte das herzliche Einverständniß auf harte Proben gestellt werden. Man darf nicht allein dem Zollverein, sondern dem deutschen Volke aufrichtig Glück wünschen, daß diese Proben den Bestand des Vereins bis jetzt nicht erschüttert haben.

Es kann nicht oft genug wiederholt werden, daß solche Mißstände durch den rein diplomatischen Charakter der Zollverhandlungen unvermeidlich werden. Wer in einen Gesell-

Digitized by Google

schaftsvertrag tritt, der unterwirft sich gewissen Beschränkungen im Gebrauch der ihm an und für sich zustehenden Rechte. Er kann durch die Vortheile, die ihm aus dem Vertrag erwachsen, mehr als entschädigt sein, und gelegentlich kann die Stellung doch lästig werden. Ist nun eine gewisse Regung der Souverainetäts-Eifersucht, wenn die Regierungen einer an Macht gar sehr überlegenen Regierung gegenüberstehn, etwa unerklärlich? Sind es doch unbestrittene Hoheitsrechte, deren Spielraum eingeengt wird, wenn auch eine formelle Rechtsgleichheit anerkannt ist.

f) Eine Nationalvertretung im Gegensatz zur Büreaukratie.

Eine Nationalvertretung würde abweichende Ueberzeugungen, streitende Interessen in ihrem Schooße sich erheben sehen; zahlreiche Versammlungen, deren Committenten in einem großen Reiche zerstreut wohnen, haben noch immer durch solche Elemente ihre Debatten belebt und ihre Beschlüsse erschwert gesehen. Sollen Parteien sich gestalten, so bilden die Ueberzeugungen und Interessen eine natürliche Grundlage derselben, der Kampf würde leicht zu einem für die Nation gedeihlicheren Ergebniß führen, als das endliche Facit derjenigen Einflüsse, welchen die Cabinette zugänglich sind. Es hat dem deutschen Volk niemals an Männern gefehlt, welche, aus seinen Reihen unmittelbar hervorgegangen, durch Lebenserfahrung und Sachkunde geeignet wären, seine Anliegen genügender zu vertreten, als es irgend einer noch so fähigen Büreaukratie gelingen könnte, die nicht im Leben wurzelt, sondern ihre Richtung aus Abstraktionen, oder aus den, in den höchsten Kreisen accreditirten Vorstellungen entnimmt. Einer Souverainetäts-Eifersucht aber, oder einem Ankämpfen der Büreaukratie des einen Staates gegen die des andern, also den formellen Hemmnissen, durch welche leicht die Sache

Digitized by Google

selbst in den Hintergrund geschoben wird, könnte Nichts erfolgreicher die Wage halten, als eine Nationalvertretung. Ohne die Abgränzung der Einzelnstaaten zu gefährden oder deren gegenseitige Stellung zu verletzen, würde sie doch, durch ihren Ursprung, weil sie abgesehen von jenen Unterschieden aus dem ganzen Volk hervorgegangen, stets daran erinnert werden, daß ihr Beruf kein andrer sein kann, als dieser, den besten, praktischen Interessen der Nation das allgemeine deutsche Heimatsrecht zu gewährleisten, das jetzt nur dem Gedanken, und selbst diesem nicht unverkümmert, zusteht.

21. Rückblick. — Der Zollverein und die Hansestädte.

a) Resultate des Zollvereins.

Sieben und zwanzig deutsche Regierungen, mit einem Gesammtgebiet von mehr als 8000 □ Meilen und 28 Millionen Einwohner, zu einem gemeinsamen Zollsystem vereinigt — das ist das Ergebniß, das bei'm Rückblick auf die im gegenwärtigen Abschnitt erzählten Thatsachen sich darbietet.

So viele Zollschranken sind gefallen; auf einem so weiten Gebiet ist der innere Verkehr entfesselt.

Die heimische Industrie (welcher die Gesetzgebung des Vereins ausdrücklich „angemessenen Schutz" verheißt) ringt nach Kräften und mit erfreulichem Erfolge, von dem großen, innern Markte Besitz zu ergreifen, und, neben den zur Ausfuhr bestimmten Bodenprodukten, ihre eigne Beisteuer zum Eintausch fremder Erzeugnisse von Jahr zu Jahr zu steigern.

Eine ansehnliche, stets anwachsende Zolleinnahme ergänzt die Einflüsse der öffentlichen Cassen und bezeugt den sich hebenden, inneren Wohlstand.

Höher noch als diese materiellen, glaubt Ihre Commission die moralischen Wirkungen anschlagen zu sollen.

Das Gesammtgefühl deutscher Nationalität ist neubelebt. Wie viele Jahrhunderte (mit Ausnahme der leider! vorüber-

Digitized by Google

gerauschten Stimmung der Befreiungskriege), wie viele Jahrhunderte der deutschen Geschichte müßte man zurückblättern, um es in gleicher Tiefe wurzelnd, in gleicher Macht sich entfaltend anzutreffen.

Es könnte wohl verschwiegen, aber nimmermehr geleugnet werden: dem deutschen Bunde in seiner dreißigjährigen Thätigkeit hat es nicht gelingen wollen, in demselben Maaße das Nationalgefühl zu heben, wie es dem deutschen Zollverein, nach weit kürzerer Dauer, gegeben war. Knüpft doch selbst die Aussicht auf einen würdigeren Rechtszustand bei Vielen unverabredet sich vorzugsweise an die Erscheinung des deutschen Zollvereins, so wenig dessen bisherige Verfassung dem weithin empfundenen Bedürfniß zu genügen scheint. So hoch, über allen politischen Strebungen der Gegenwart, über allen Rücksichten, die uns Deutsche getrennt halten könnten, schwebt in steter Richtung der einigende Gedanke der Nationalität.

b) Der Wunsch nach einer Erweiterung des Zollvereins.

Bei solcher Stimmung, die nicht auf die Gränzen des Zollvereinsgebietes sich beschränkt, liegt Nichts näher, als die Frage, warum diese Gränzen selbst sich nicht erweitern?

Am häufigsten wird diese Frage an den deutschen Norden gerichtet. Weßhalb nicht eben so oft und lebhaft an den deutschen Südosten?

Oesterreich, in hohen Ehren und stolzen Erinnerungen dem Bunde deutscher Nation zugewandt — ein Küstenstaat des Mittelmeers, und der Seebewaffnung Nichts weniger als entfremdet — mit seinem deutschen Strom, der dem fernen Osten zuwandert — Oesterreich, ein Bollwerk einst gegen die türkische Macht, jetzt gegen die russische, wird stets in erster Reihe stehn, wenn es um die Gestaltung der deutschen Zukunft sich handelt.

Digitized by Google

Gewiß, auch dem vaterländischen Streben ist anzurathen, daß nicht die Mittel über dem Zweck vergessen, nicht jene mit diesem verwechselt, daß endlich alle speciellen Anforderungen auf das Maaß der gegebenen Zustände zurückgeführt werden mögen.

Mag immerhin die Ausdehnung des Zollvereins bis an's deutsche Meer und bis an den noch unverbundenen Theil der Ostseeküste als das nächste erreichbare Ziel empfohlen werden. Aber möge man eingestehn, daß dies Begehren nur einen Sinn hat, sofern man es als Mittel zum Zweck betrachtet, und möge man nicht verschmähen, dieses Zweckes sich recht klar bewußt zu werden.

Je dringender jenes Begehren sich hin und wieder kundgiebt, desto weniger wird zu übersehen sein, daß nicht die sämmtlichen zur Zeit noch unverbundenen deutschen Staaten sich in derselben Lage befinden. Wer der physischen Möglichkeit zuvor Rechnung tragen will, der wird des Vorwurfes überhoben sein, Ungereimtes zu fordern.

Keine der drei Hansestädte gränzt zur Zeit an das Gebiet des Zollvereins. Kein Säuseln liebkosender Einladung, kein Sturm ungestümer Drohung vermöchte diese geographische Thatsache zu vernichten.

Ihre Commission hat keinen Beruf, die Bedenken zu entwickeln und zu prüfen, wodurch andre deutsche Staaten vom Anschluß an den Zollverein zurückgehalten werden. Eine andre Frage aber drängt sich auf und soll nicht unbeantwortet bleiben.

c) Hat der Zollverein bis jetzt einen Zweck verfolgt, zu dessen Erreichung er der Hansestädte bedürfte?

Hat der Zollverein Ursach, im wohlverstandnen Interesse der bislang von ihm verfolgten Zwecke, es zu beklagen, daß

Digitized by Google

die deutſchen Hanseſtädte nicht in der äußern Lage ſind, ſeinem Tarif ſich anſchließen zu können?

Der fiscaliſche Zweck des Tarifs würde durch den Anſchluß der Hanseſtädte nicht gefördert werden. Was ſchon in dem Fall der Schweſterſtadt am Main ſich als unabweisbares Gebot der Billigkeit herausſtellte — eine Abweichung von dem üblichen Maaßſtab in der Repartition der Zolleinnahme — das würde bei den Hanseſtädten in noch weit höherem Grade ſich geltend machen. In der That nicht allein die Lebensweiſe einer an Entbehrungen nicht eben gewöhnten Bevölkerung, ſondern auch alle die Aufwendungen würden recht ſehr in Betracht kommen, welche zu Gunſten des Handels und der Schiffahrt jetzt von den Städten allein beſtritten werden.

Der induſtrielle Zweck des Zollvereintarifs könnte vom Anſchluß der Hanseſtädte nur eben ſo geringen, wenn nicht noch geringeren Vorſchub erwarten. Nicht-deutſchen Waaren, die das Syſtem der Hanseſtädte weder vom Verbrauch noch von der Durchfuhr zurückweiſet, könnte der Zollverein, wie er es jetzt thut, ſeinen beliebigen Tarif entgegenſtellen. Wiefern eine vermehrte Conſumtion deutſcher Gewerberzeugniſſe in den Hanseſtädten nach dem Anſchluß zu gewärtigen wäre, ſteht dahin: der deutſchen Induſtrie kann es aber nur erfreulich ſein, was Jeder wahrnehmen mag, daß ſie auch ohne ein Interdikt gegen die fremde, der letzteren kräftig auf die Ferſen tritt. Wenn indeſſen einerſeits ein Mehrverbrauch deutſcher Fabricate Folge des Anſchluſſes ſein möchte, ſo würde eine andre Selbſtfolge die Mitbewerbung hanſeatiſcher Fabrication ſein. Ihre Commiſſion beſcheidet ſich, dem Urtheil der Induſtriellen des Zollvereins nicht vorzugreifen, und nicht zu unterſuchen, in welchen Zweigen hanſeatiſches Capital, das bei theilweiſe verändertem Gang des Handels auch theilweiſe

Digitized by Google

in neue Bahnen sich gedrängt sehen würde, mit der Aussicht auf besondren, den Fabricanten des Binnenlandes vielleicht nicht ganz gleichgültigen Erfolg, anzulegen sein dürfte.

Für diese Zwecke des Zollvereins — den fiscalischen und den industriellen — wird auch Niemand leicht den Anschluß der Hanseſtädte begehren. Wohl aber ist derselbe vom vaterländischen Standpunkt aus oftmals und dringend zur Sprache gebracht für einen ferneren Zweck — für den Zweck einer gemeinsamen Schiffahrts- und Handelspolitik.

In dieser Beziehung ist es Zeit, die unumwundene Ueberzeugung Ihrer Commission auszusprechen, daß der Zollverein zum Zweck einer nationalen Schiffahrts- und Handelspolitik allerdings der Mitwirkung der deutschen Hanseſtädte nothwendig bedürfen würde.

Wer den Zweck will, der muß auch die Mittel wollen. Aber auf diesem Punkt ihrer Arbeit angelangt, hat Ihre Commission vor Allem die Frage zu erörtern: ist es ausgemacht, daß der Zollverein den Zweck will?

d) Das Schweigen des Zollvereins, den Hanseſtädten gegenüber.

Die Geschichte des deutschen Zollvereins, die Analyse der wichtigsten von demselben abgeschlossenen Verträge, ist im Obigen in einer Weise dargelegt, der man wenigstens urkundliche Sorgfalt und redliches Streben nach treuer Auffassung nicht streitig machen wird. Wenn eine bejahende Antwort auf die obige Frage daraus nicht zu entnehmen ist, wenn die Symptome, welche dahin gedeutet werden konnten, durch andre öffentliche Handlungen des Zollvereins wiederum aufgehoben oder doch ausgeglichen erscheinen: so bleibt nur noch die Vermuthung übrig, daß der Zollverein den Versuch einer Verständigung mit den Hanseſtädten, zum Zweck gemeinsamer

Digitized by Google

Maaßregeln (weil ja die Mitwirkung der Hanseſtädte als nothwendig anerkannt iſt), gemacht haben könnte.

Ihre Commiſſion (wie dies Niemandem beſſer bekannt iſt, als den geehrten Committenten) iſt aus Bürgern zuſammengeſetzt, welche allen und jeden diplomatiſchen Geheimniſſen ferne ſtehn. Es iſt ihr nicht gelungen, irgend eine Spur aufzufinden, welche auf einen ſolchen von Seiten des Zollvereins gemachten Verſuch hinweiſen könnte.

Wohl aber iſt Ihre Commiſſion verpflichtet, Umſtände, die keine Geheimniſſe ſind, hier nachzuweiſen, welche eine von hanſeatiſcher Seite geäußerte Geneigtheit zur Verſtändigung enthalten.

Es muß zunächſt an die öffentlichen Erklärungen der Hanseſtädte am deutſchen Bundestag erinnert werden, die im zweiten Abſchnitt aufgeführt ſind, und durch welche das fortgeſetzte Streben nach einer Verwirklichung gemeinſamer deutſcher Maaßregeln über den Handel und Verkehr im Allgemeinen bethätigt ſind. Es muß insbeſondre erinnert werden, daß ehe von einem deutſchen, ehe von einem preußiſchen Zollvereine die Rede war, die Hanseſtädte auf eine gemeinſame deutſche Flagge (ſ. oben S. 70) angetragen haben. Eine deutſche Flagge aber iſt ohne Frage die erſte und unerläßliche Grundlage, auf welcher eine nationale Schiffahrtsgeſetzgebung herzuſtellen wäre. Dieſer Antrag aus jener Zeit (1820) mag zugleich dienen, um aufmerkſam zu machen, wie gänzlich unabhängig von dem Beſtehen dieſes oder jenes Zolltarifs, oder vom Anſchluß an einen ſolchen, eine gemeinſame Schiffahrtsgeſetzgebung ſehr füglich ſich denken läßt, und in Wirklichkeit gedacht worden iſt.

Das Schickſal aller ſolcher Anträge iſt bekannt genug. Zuletzt war es Preußen, das gegen jede Betheiligung des Bundestages an einer Handelspolitik ſich erklärte.

Digitized by Google

Die Jahre schwanden und die Hansestädte standen dem Zollverein gegenüber. Der niederländische Vertrag machte ein vorläufiges Abkommen, nicht im hanseatischen Interesse allein, zum Bedürfniß. Eine bremische Denkschrift vom 1. Mai 1839 (fernere Verhandlungen bei jenem Anlaß sind nicht veröffentlicht) entwickelte in allgemeinen Zügen das Wünschenswerthe einer gegenseitigen Verständigung, einer solchen, die nicht bei dem nächsten, vorübergehenden Anlaß stehen bliebe.

Im vorigen Spätjahr ist eine zweite bremische Denkschrift „zur Abwehr von Mißverständnissen" der Oeffentlichkeit übergeben worden. Auch diese, vom 1. Juni 1842 datirt, wird, wie die erstere, im Anhang abgedruckt werden. Es ist darin ein deutscher Schiffahrtsbund beantragt, und nachgewiesen, daß ein solcher auch ohne vorgängige Verschmelzung der Zollsysteme und Annahme gemeinschaftlicher Zollgränzen ausführbar wäre. Zum Zeugniß, wie wenig das Stehenbleiben bei dem nächsten Gegenstand als Maxime beabsichtigt werden sollte, und in Erwägung ohne Zweifel des bekannten Grundsatzes, daß man den zweiten Schritt nicht wohl thun kann, ehe man den ersten gethan, findet sich darin der folgende Satz: —

„Patriotische Phantasieen bilden die Formen, unter denen sich Deutschland der Fremde als vereinigt darzustellen habe, noch weiter aus, als oben angedeutet, und knüpfen handelspolitische Pläne der mannichfachsten Art daran, je nach den Interessen, welche sie nach außen hin gewahrt oder befördert sehen möchten. Es wird schwerer sein, sich über diese Theorieen zu verständigen, als nach wirklich erfolgter allseitiger Verständigung dieselben kräftig aus- und durchzuführen."

Nur das krasseste Mißverständniß könnte aus diesem Satze herauslesen, daß vom Anschluß an den Zoll-

Digitized by Google

verein, oder könnte verkennen, daß von einer nationalen Handelspolitik die Rede sei.

Ihre Commission beschränkt lieber ihre Angaben, anstatt Unverbürgtes, wenn auch vielleicht der Beweisführung Dienliches, aufzunehmen; sie wird daher den mehrfachen, mit obiger Denkschrift in Verbindung gebrachten, Zeitungsgerüchten nicht folgen.

Nur daran glaubt sie erinnern zu müssen, daß die Denkschrift vom 1. Juni 1842 nicht allein der preußischen, sondern auch der österreichischen Regierung mitgetheilt worden, wie denn auch die Nationalsanktion, in der üblichen Form eines Bundesbeschlusses, für die vorher vielleicht erforderlichen Verträge beantragt ist. Einer Abweichung von dem föderativen Standpunkt (der allein in Wahrheit der nationale heißen kann und der als solcher auch in den Zollvereinsverträgen vorbehalten ist), eines solchen Mißkennens haben die deutschen Hansestädte sich niemals schuldig gemacht.

Angesichts dieser Thatsachen kann Ihre Commission sich nicht verbieten, die Frage aufzuwerfen: ist der Zollverein auf die beantragte Verständigung eingegangen? Oder weßhalb, wenn er den Zweck will, ist er auf eine Verständigung über die Mittel nicht eingegangen?

Auch außerhalb des Kreises der hanseatischen Beziehungen begegnet man einer Thatsache, durch welche das Gewicht dieser Frage verstärkt wird. Es ist dies der Antrag, den im Jahr 1844 die hannoverschen Stände sich angeeignet hatten: „die Regierung zu ersuchen, in Gemeinschaft mit den übrigen Staaten des deutschen Bundes, soweit deren Theilnahme zur Erreichung des Zweckes erforderlich, handelspolitische Vereinbarungen zur Beförderung des direkten Verkehrs mit überseeischen Ländern, unter thunlichster Ausschließung des fremden

Digitized by Google

Zwiſchenhandels, ſowie zur gemeinſamen Feſtſetzung gegenſeitiger Begünſtigungen der Schiffahrt, baldmöglichſt einleiten zu wollen." Die hannoverſche Regierung hat, einer neulichen Mittheilung an die Stände (vom 24. Februar 1846) zufolge, in dieſem Sinn ſich nach Berlin gewendet, ohne daß ihre Anträge daſelbſt Eingang gefunden hätten.

e) Was kann im amerikaniſchen Vertrag, in Bezug auf die Hanſeſtädte, beabſichtigt geweſen ſein?

Nur um Nichts, was hieher gehören könnte, unerörtert zu laſſen, wird auch noch die Meinung zu beleuchten ſein: aus dem amerikaniſchen Vertrag, in Verbindung mit dem belgiſchen, erhelle wohl, daß der Zollverein allerdings den Zweck wolle, daß er aber, aus irgend welcher Urſache, die erſten Schritte zur Einleitung der Mittel zu thun wünſche, ohne darüber mit den Hanſeſtädten ſich zu benehmen.

Im amerikaniſchen Vertrag war ein überſeeiſches Differentialzoll-Syſtem beabſichtigt. Ueber die Modalität hat man nur erfahren, daß die Zollbegünſtigungen an die Bedingung direkter Einfuhr in Schiffen der contrahirenden Theile oder denſelben vertragsmäßig gleichgeſtellten Schiffen geknüpft geweſen, und daß der Zollverein ſich vorbehalten habe, die Häfen an und zwiſchen der Schelde und der Elbe den Zollvereinshäfen gleichzuſtellen.

Daraus ergiebt ſich, daß man nicht allein auf die preußiſche und die amerikaniſche, ſondern auch auf andre gleichgeſtellte Flaggen, namentlich alſo doch wohl auf die hanſeatiſche, bei der Vermittelung des, auf den Vertrag baſirten, Verkehrs gezählt haben muß.

Weniger erhellt die Art der beabſichtigten Maaßregeln und der Controle, von dem Augenblick an, wo die begünſtigten

Digitized by Google

amerikanischen Güter die Mündung eines Nordseestroms erreicht haben würden. Handelt es sich darum, die Absicht des Zollvereins zu errathen, so wird nicht der Maaßstab hanseatischer Interessen, sondern unbedenklich der der Zollvereinsinteressen anzulegen sein.

Wollte man mit dem Verladen Bord über Bord, mit begleitenden Consularatteſten, allenfalls mit einer im Ausfuhrhafen oder im Durchfuhrhafen anzulegenden Plombe sich begnügen, so würden allerdings solche Maaßregeln, wie sie für den, durch Zollrabatt begünstigten, direkten Weinbezug stattfinden, einer Mitwirkung oder Zustimmung der Hansestädte nicht bedürfen. Aber es wird erlaubt sein, zu sagen, daß das Resultat ein ziemlich armseliges bleiben dürfte. Im Weinhandel sind es bekanntlich die Großhändler des Zollvereins, die bei'm direkten Bezug eines gewissen Quantum (25 Orhoft) auf den Zollrabatt von 20 pCt. Anspruch machen können. Es steht dahin, ob die Begünstigung einiger Wenigen, auf Kosten der Mehrzahl von Handeltreibenden, der die Mittel zu größeren Unternehmungen nicht immer zu Gebot stehn — ob eine solche privilegirte Stellung der Begüterteren mit gesunden staatswirthschaftlichen Grundsätzen sich in Einklang bringen läßt. Auch steht es dahin, wenn die Gunst und der Apparat der Verification auf kleinere Quantitäten ausgedehnt werden soll, ob das Spiel die Lichter bezahlen würde.

Ganz besonders undenkbar aber ist es, daß von einer so lästigen Art des Verkehrs, bei welcher jedes einzelne Gebinde unter dem Abzeichen einer ungewöhnlichen Operation seinen Weg über Meer und Strom anzutreten und zurückzulegen hätte, eine ansehnliche Belebung des Austausches hätte erwartet werden mögen. Dem Consumenten im Zollverein sowenig, als dem Producenten in Amerika möchte diejenige

Digitized by Google

Gunst sehr beneidenswerth oder folgenreich erscheinen, die einer Waare nur dann zu Theil würde, wenn sie von langer Hand her mit der einen und untheilbaren Bestimmung für den letzten Empfänger versehen worden. Es hieße, die Vortheile absichtlich von sich weisen, welche dem Producenten sowohl als dem Consumenten aus einer reichen, jedem Geschmack und jedem Bedürfniß genügenden Auswahl auf einem Markte entspringen, der gegen Entwerthung der Waaren durch stets rege Nachfrage, gegen Uebertheurung durch starke Zufuhr in der Regel gesichert ist. Es hieße den Verkehr in seine Kindheit zurückversetzen, und Schwierigkeiten schaffen, die längst nicht mehr erhört sind; es fehlte Nichts, als daß man den Kaufmann anwiese, in eigner Person, wie er im Mittelalter that, seine Waaren über See und Sand zu begleiten, und inmitten seiner diversen Colli jederzeit zu constatiren, daß kein theures Haupt ihm fehle.

Es ist deßhalb anzunehmen, daß der Zollverein beabsichtigt hatte, mit den Hansestädten eine geeignete Verabredung zu treffen, und daß die Einleitung dazu in Folge der Nichtratificirung des amerikanischen Vertrags unterblieben ist.

f) Die unklaren Vermuthungen über die Absicht des belgischen Vertrages.

Was den belgischen Vertrag anlangt, so ist bereits oben bemerkt worden, daß den Unterhändlern der Gedanke an ein überseeisches Differentialzoll-System vorgeschwebt zu haben scheint, ungeachtet Nichts darüber im Vertrage selbst zu lesen ist.

Die Presse hat bei Gelegenheit des belgischen Vertrags eine Unklarheit der Vorstellungen entwickelt, welche nur durch die sich überstürzende Hast begreiflich wird, durch die an und für sich gewiß nicht unlöbliche Ungeduld, die von Worten

Digitized by Google

endlich zu Thaten drängt. Die geflügelten Worte selber, welche da und dort gefallen sind, zu zählen oder zu wägen, verspürt Ihre Commission weder Neigung noch Beruf; um so weniger, da sie es auch nicht auf sich nehmen möchte, den Ton und die Stimmung zu vertreten, in welcher ein Theil der hanseatischen Presse bei diesem und ähnlichen Anlässen sich vernehmen lassen mochte.

Hält man sich an die Sache selbst, so löset Alles in einige wenige, einfache Betrachtungen sich auf.

Während von der einen Seite nachdrücklich versichert wird, ohne die Hansestädte sei es dem Zollverein unmöglich, Differentialzölle einzuführen, so wird auf der andern Seite ebenso nachdrücklich behauptet, der Zollverein müsse eben deßhalb Differentialzölle einführen, um die Hansestädte zum Beitritt zu zwingen.

Sofern diese beiden Ansichten wohl hin und wieder einem und demselben Sprecher entwischt sein möchten, so wäre allerdings ein Durcheinanderwerfen von Zweck und Mittel, ein fehlerhafter Kreisschluß mit untergelaufen.

Es kömmt aber darauf an, die beiden Behauptungen, welche einander ausschließen, auseinanderzuhalten, und einer jeden ihr Recht widerfahren zu lassen.

Was die erste Behauptung betrifft, so darf wohl vorausgesetzt werden, daß Niemand, der die Verhältnisse kennt, bei ruhiger Ueberlegung für möglich halten wird, die Dienste der hanseatischen Flagge oder die Häfen der Hansestädte durch das mit Belgien getroffene Abkommen zu irgend einem Zweck auf die Dauer zu ersetzen.

Wohl aber wär' es vielleicht denkbar, daß der Zollverein gewisse sehr ungenügende, einem großen Theil seines eignen Gebietes sehr empfindliche Einrichtungen zu treffen geneigt wäre, welche zugleich den Hansestädten nachtheilig wirken

Digitized by Google

würden — wenn nämlich der Zollverein ein Motiv haben könnte, gegen die Hanseſtädte in ſolcher Weiſe zu verfahren.

In welchem Maaße die Hanseſtädte darunter leiden, in welcher Art ſie ſolche Feindſeligkeiten etwa erwidern könnten, ſoll hier nicht erörtert werden. Ihre Commiſſion verſteht ihre Aufgabe nicht dahin, daß ſie zu unterſuchen hätte, auf welche Weiſe der Zollverein den Hanseſtädten (und nebenbei ſich ſelbſt), oder die Hanseſtädte dem Zollverein (und nebenbei wiederum ſich ſelber) ſehr wehe thun könnten; ſondern ihre willkommene Aufgabe (die ſie, nach beendeter Darlegung der geſchichtlichen Verhältniſſe, nach Kräften zu löſen ſuchen wird) geht vielmehr dahin, zu unterſuchen, auf welche Weiſe der Zollverein und die Hanseſtädte und alle übrigen deutſchen Staaten ſich zur gemeinſamen Erreichung eines vaterländiſchen Zweckes einander die Hände bieten können.

Es genügt deßhalb zu fragen: für welchen vaterländiſchen Zweck, für welches auch nur ſeinen eignen Intereſſen dienende Werk hat der Zollverein die Mitwirkung der Hanseſtädte in Anſpruch genommen, und hat eine Antwort erhalten, die ihn berechtigen oder auch nur in Verſuchung führen könnte, gegen die deutſchen Hanseſtädte feindſelig zu verfahren?

An das Bundesverhältniß auch nur erinnern zu wollen, wäre ganz überflüſſig. Den Thatſachen gegenüber muß jene, gegen den Zollverein nicht minder als gegen die Hanseſtädte ungerechte Behauptung in ihr Nichts zerfallen.

g) Läßt ſich aus dem belgiſchen Vertrag beweiſen, daß der Zollverein ein überſeeiſches Differentialſyſtem will?

Es bleibt die Frage noch übrig, ob der belgiſche Vertrag, ſo wie er iſt, und bei ſeinem Schweigen über die Sache ſelbſt,

Digitized by Google

den unzweifelhaften Beweis liefert, daß der Zollverein den Entschluß gefaßt hat, ein überseeisches Differential-Zollsystem in seine Handelspolitik aufzunehmen?

Einige Umstände, die mit dem Vertrage selbst in Verbindung stehen, mögen zuerst beleuchtet werden.

Aus der belgischen Staatsschrift vom August 1844 wird von einem Wissenden die folgende Stelle angeführt: —

„Das Gesetz vom 21. Juli d. J., welches ein System von Differentialzöllen aufgerichtet hat, um dadurch den belgischen Häfen direkte Zufuhren aus den Ursprungsländern zuzuwenden, und um in Belgien einen großen Markt für Colonialwaaren zu schaffen (was für Deutschland eben so vortheilhaft sein würde, wie für Belgien selbst) — dies Gesetz hat der Gleichstellung (l'assimilation) der preußischen Flagge mit der belgischen kein Hinderniß in den Weg gelegt; diese Gleichstellung kann vertragsmäßig zugestanden werden, und die preußische Schiffahrt würde, in diesem Fall, berufen sein, die aus dem Gesetz vom 21. Juli hervorgehenden, neuen Vortheile zu theilen."

Aus dieser Stelle ersieht man erstens, daß nicht alle Zwecke erreicht worden sind, welche den Unterhändlern vorgeschwebt hatten: denn die preußische Flagge ist der belgischen nicht gleichgestellt worden, was um so auffallender ist, da die Gleichstellung der beiderseitigen Häfen, oder, wenn man will, die Erhebung der belgischen Häfen zu Einfuhrhäfen des Zollvereins, vor Allem doch eine Gleichstellung der beiderseitigen, bei der Einfuhr sich betheiligenden Flaggen erwarten ließ.

Man bemerkt, zweitens, daß in dieser Stelle gesagt wird, durch das Gesetz vom 21. Juli 1844 solle in Belgien ein großer Markt für Colonialwaaren geschaffen werden. In

Digitized by Google

den Hanseſtädten hat ein großer Markt für Colonialwaaren längſt beſtanden, lange vor dem 21. Juli 1844, und zwar gleichfalls zum eben ſo großen Vortheil für den Zollverein, wie für die Hanseſtädte. Auch hat es an direkter Zufuhr nie gefehlt, und wenn man die deutſche Rhederei und die Flagge derjenigen Staaten dabei begünſtigen will, welche den Deutſchen wiederum volle Gegenſeitigkeit einräumen, ſo ſollte man denken, es wäre dies um ein gut Theil mehr in der Natur der Sache begründet, als eine Bevorzugung der belgiſchen Flagge, welche weder eine deutſche iſt, noch den Deutſchen vollkommene Gegenſeitigkeit gewährt. Um ſo weniger leuchtet ein, weßhalb Belgien vorzugsweiſe auserwählt ſein ſollte, um dorthin, anſtatt nach deutſchen Seeplätzen, den Schauplatz der erſten Differential-Politik des Zollvereins zu verlegen.

Beiläufig läßt ſich die Frage berühren, ob Belgien, bei der emſigen Sorge für die Entwickelung ſeiner eignen Induſtrie, und bei ſeinen Verbindungen mit Frankreich, auch einen ebenſo großen Markt für deutſche Fabricate zur Ausfuhr ſchaffen wird, wie für Colonialwaaren zur Einfuhr? Ob es ebenſo danach ſtreben wird, wie die deutſchen Hanseſtädte thun? Eine ſo große Unwiſſenheit iſt nirgendwo vorauszuſetzen, daß es nöthig ſein könnte, dieſe Frage ſtärker zu betonen. —

Vergleicht man endlich den vierten Artikel des belgiſchen Vertrags mit der neueſten belgiſchen Geſetzgebung über die Freilager, ſo erkennt man ſehr unzweideutig, daß Belgien bemüht iſt, die freie Beweglichkeit des hanſeatiſchen Handels, wenn auch nur annähernd, im Spielraum des Entrepôt nachzubilden.

Ueberaus verſtändig erſcheint dieſer belgiſche Entſchluß; auch war er geradezu nothwendig, wenn man eine Ueberein-

Digitized by Google

kunft in der Art der mit dem Zollverein projektirten möglich machen wollte. Denn sonst würde die Differentialzollgesetzgebung die für den Zollverein bestimmten Zufuhren verscheucht haben, anstatt sie heranzuziehen.

In Belgien also kam es darauf an, den Zugang erst zu ebnen, die Ungunst seines Princips erst zu entwaffnen, bevor von einer Verständigung auch nur die Rede sein konnte. Ihre Commission kann sich nicht überreden, auch werden ihre Leser sich schwerlich überreden, daß es leichter und natürlicher sein sollte, eine Verständigung unter solchen Verhältnissen zu suchen, anstatt sich zuerst dahin zu wenden, wo keine Ungunst zu besiegen, kein zurückweisendes Princip zu entwaffnen, sondern nur eine Einrichtung zu vereinbaren war, welche für beide Theile als vortheilhaft, und noch mehr, welche den Gesammtinteressen Deutschlands als förderlich betrachtet ward.

Diese Erwägungen machen es *höchst unwahrscheinlich, daß der deutsche Zollverein den Entschluß eines Differentialsystems wirklich gefaßt*, und daß er den belgischen Vertrag als den ersten Schritt zur Ausführung, *nach vorgängiger Ueberlegung*, angeordnet habe.

Sondern es wird diejenige Auffassung, welche oben (S. 256) entwickelt ist, als die richtige erscheinen. Die Idee der Differentialzölle schwebte in der Luft; Belgien bot den ungesuchten Stützpunkt an; *der Zollverein, überrascht, wies das Anerbieten nicht von sich*. Schwere Irrungen wurden in dieser Weise ausgeglichen; doch nicht ohne Schwierigkeit: denn nach einer Mittheilung des großherzoglich hessischen Ministeriums an die Stände ward erst am 20. Oktober der am 1. September 1844 unterzeichnete Vertrag vollends in's Reine gebracht.

Digitized by Google

b) Der Principienstreit in Berlin, seit dem Abschluß des belgischen Vertrages.

Diese Auffassung wird zur Gewißheit erhoben, wenn man den Zeitraum betrachtet, der seit dem Vertrag vom 1. September 1844 wiederum verstrichen ist, ohne daß eine öffentliche Handlung des Zollvereins den Entschluß eines überseeischen Differentialzollsystems kundgegeben hätte.

Im Spätjahr 1845 las man in den öffentlichen Blättern Auszüge einer „Denkschrift, betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern." Der Text, soweit er zugänglich ist, wird in der Beilage abgedruckt werden. In dieser Denkschrift wird darauf angetragen, denjenigen Beschluß zu fassen, der längst hätte gefaßt sein müssen, wenn der belgische Vertrag von Anfang an ein Differentialzollsystem hätte begründen sollen. Als nächste Maaßregel wird vorgeschlagen, „einen deutschen Handels- und Schifffahrtsbund zu unterhandeln."

Daß diese Denkschrift aus dem preußischen Handelsamte herrührt, ist nicht widersprochen worden. Soweit ist man demnach in Berlin davon entfernt, zu meinen, daß mit dem belgischen Vertrag Alles gethan sei.

Die Denkschrift des Handelsamtes war, dem Vernehmen nach, bestimmt, der vorjährigen Zollconferenz vorgelegt zu werden, ist aber gar nicht bis an dieselbe gelangt, weil im Kreise andrer preußischer Behörden einflußreiche Stimmen sich dagegen erhoben.

Es sind ferner Auszüge einer im entgegengesetzten Sinn verfaßten, von einer andern preußischen Behörde herrührenden Denkschrift zur öffentlichen Kunde gelangt. Darin bemerkt man die Aeußerung: es könne die Frage (über Differentialzölle) als durch den Versuch einer derartigen Vertragsab-

Digitized by Google

schließung mit Nordamerika schon entschieden, nicht betrachtet werden. Man begegnet darin ferner der Geneigtheit, „jene Principienfrage für jetzt noch schwebend zu lassen, und die Gelegenheit zu ihrer praktischen Lösung abzuwarten" — offenbar in der Voraussetzung, daß der belgische Vertrag noch nicht die ganz entsprechende Gelegenheit dargeboten habe. Ja, es wird die Aussicht angedeutet, die Ergreifung des fraglichen Systems von dem mehr oder minder genügenden Erfolg einer Regulirung der Verhältnisse mit England (bei'm herannahenden Ablauf des Vertrages von 1841) abhängen zu lassen.

Ihre Commission kann nicht bergen, daß die Ergreifung und consequente Durchführung energischer Maaßregeln zur Begünstigung des direkten Handels gar sehr in die Ferne gerückt erscheint, wenn noch immer, nach allen gemachten Erfahrungen, in Berlin derartige Rücksichten für England vorwalten. Man muß dabei nicht vergessen, daß diese Rücksichten mitten im tiefen Frieden empfohlen werden, unerachtet England über eine Nachbildung seines eignen Systems am allerwenigsten zur völkerrechtlichen Beschwerde befugt sein könnte. Wie soll es erst werden, wenn es sich darum handelte, einen Krieg mit englischen Subsidien zu führen? England ist nicht gewohnt, Subsidien zu zahlen, außer wenn es erwarten kann, daß die Gelder, in Zahlung für britische Ausfuhrartikel, nach den britischen Inseln ihren Weg zurückfinden werden.

i) Der Zollverein und die öffentliche Meinung. — Schluß.

Indessen wie sehr auch solche und ähnliche Bedenken in Berlin an einzelnen Stellen Eingang gewinnen mögen, so sind sie doch nicht geeignet, die öffentliche Meinung in Deutschland zurückzuhalten. Man kann sich nicht darüber täuschen,

Digitized by Google

daß die öffentliche Meinung mit unaufhaltsam vorwärtsdringender Macht ein öffentliches Institut nach dem andern erfaßt. Sie wird auch den Zollverein bestimmen können, früher oder später, eine nationale Schiffahrts- und Handelspolitik in den Vorgrund seiner Bestrebungen zu stellen.

Sobald der Zollverein den Zweck will, muß er auch die Mittel wollen.

Ihre Commission hält es daher keinen Augenblick für müssig, auf den vierten Abschnitt überzugehen, und die Mittel zur Sprache zu bringen, durch welche auch die deutschen Hanseſtädte an ihrem Theil dem Zweck einer nationalen Schiffahrts- und Handelspolitik, also einem gemeinsam vaterländischen Interesse, fördernd werden entgegenkommen können.

Digitized by Google

IV.

Die Aufgabe der Hanseſtädte.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Rückblick auf die vorhergehenden Abschnitte.

Im ersten Abschnitt dieses Berichtes ist nachgewiesen, daß das vormalige deutsche Reich um Deutschlands Handel und Schiffahrt so viel als gar nicht sich gekümmert, daß vielmehr beide Interessen, nach dem Fall der alten Hansa, die ihnen mächtigen Schutz gewährt hatte, unbeschützt, unberathen und fast unbeachtet blieben; —

daß unter diesen Umständen die drei Städte, welche ihre Unabhängigkeit bewahrten, ihr eignes System mehr und mehr den Bedürfnissen des Zwischenhandels anpaßten; —

daß aber dies System keineswegs mit der später erfundenen, allgemeinen Freihandels-Theorie zu verwechseln, sondern lediglich als der Ausdruck einer, durch Erfahrung gewonnenen Ueberzeugung zu betrachten ist, welche in der möglichst freien Bewegung eine Lebensbedingung des Zwischenhandels erblickt: einer Ueberzeugung, welche auch anderwärts durch die Errichtung von Freihäfen, oder von großen Entrepôts in den Seestädten, oder doch durch die Gewährung eines langen, der unversteuerten Niederlage entsprechenden Zollcredits thatsächlich anerkannt ist; —

daß endlich, ungeachtet der Blüthe ihres Zwischenhandels, und in Folge der ihnen aufgedrängten Isolirung, den Hanse-

Digitized by Google

städten sowenig als andern deutschen Staaten, demüthigende Erfahrungen abseiten des Auslandes, noch selbst unerfreuliche Conflicte mit andern Staaten des gemeinsamen Vaterlandes erspart worden.

Der zweite Abschnitt erzählt, wie arg die Hoffnungen deutscher Nation getäuscht worden, welche vom Bunde ihrer Regierungen die Verwirklichung einer handelspolitischen Einheit Deutschlands zu erwarten berechtigt war.

Nicht einmal in Bezug auf so dringende Angelegenheiten, wie der Verkehr mit Lebensmitteln, das Postwesen, konnte eine Gemeinsamkeit erzielt werden.

Die Bemühungen von Privat-Vereinen, den 19ten Artikel der Bundesacte in Erinnerung, und den durch die Nichterfüllung vermehrten Nothstand zur Anschauung zu bringen, blieben erfolglos.

Die Benutzung deutscher Ströme fiel gänzlich dem Separatabkommen der betreffenden Uferstaaten anheim, wobei weder verzögerte Erledigung dringender Abhülfe, noch übermäßige Belastung des Verkehrs ausgeschlossen war.

Wenn nicht als Ersatzmittel, so doch als Vorläufer der nationalen Einigung, ward die provincielle angestrebt. Die Unterhandlungen einzelner Bundesregierungen untereinander scheiterten entweder gänzlich, oder sie gelangen nur in einem beschränkten Kreise und führten eben deshalb zu keinem genügenden Ergebniß, oder die Vereine lösten nach kurzer, fast spurloser Dauer sich wieder auf. Nur der preußische Verein hat Lebensfähigkeit und gedeihliches Wachsthum erprobt, und gleichzeitig mit dessen bedeutendem Fortschreiten sprach Preußen ohne Rückhalt seine Ueberzeugung aus von der Unzweckmäßigkeit und Erfolglosigkeit einer erneuerten Wiederaufnahme der Verhandlungen des Bundestages über den 19ten Artikel der Bundesacte.

Digitized by Google

Der dritte Abſchnitt beſchäftigt ſich mit dem großen, unter Preußens Vortritt geſtifteten Zollverein deutſcher Staaten.

Die allmälige Erweiterung des Vereins bis auf ſeinen gegenwärtigen Beſtand, die Veranlaſſungen und Motive, die Hoffnungen und Befürchtungen, welche die einzelnen Staaten zum Anſchluß beſtimmten, die Bedingungen, unter welchen ſie aufgenommen worden, die Schwierigkeiten, an welchen die Unterhandlung mit andern deutſchen Staaten ſich zerſchlug, ſind dargelegt, ſoweit die zugänglichen Quellen reichten.

Weniger glücklich als der innere Fortſchritt und das innere Gedeihen erwies ſich die auswärtige Politik des deutſchen Zollvereins, ſo wie ſie in den abgeſchloſſenen oder doch unterhandelten Verträgen zu Tage liegt. Es verrieth ſich ein bedenkliches Schwanken zwiſchen ſehr verſchiedenartigen, ja entgegengeſetzten Principien, eine leichte Befriedigung mit ungenügender Wiedervergeltung ausgedehnter, ſelbſt hemmender Zugeſtändniſſe, und bei vielverheißenden Intentionen ein Stehnbleiben auf halber Bahn.

Die innere Verfaſſung des Zollvereins trägt den Stempel der Unvollkommenheit, den die Neuheit der Sache, die Art der Erweiterung, und die Rückſicht auf die Souverainetät der mächtigeren unter den beigetretenen Staaten ihr aufgeprägt. Der rein diplomatiſche, aller Oeffentlichkeit entrückte Charakter der Zollvereinstage, der büreaukratiſche, dem directen Einfluß der Volksvertretung fremde Charakter der vorbereitenden Verhandlungen, das einer Reihe von Regierungen formell eingeräumte Veto, das dennoch im Machtverhältniß thatſächlich begründete Vorwiegen Preußens, die, der letzteren Regierung ausſchließlich überlaſſene diplomatiſche Vertretung des Zollvereins: dies ſind ſo viele Uebelſtände, welche auch von der öffentlichen Meinung im Zollverein ſelbſt als ſolche anerkannt werden.

Digitized by Google

Ein Blick auf die gegenwärtige Lage der Dinge zeigte die auswärtige Politik des Zollvereins im andauernden Schwanken begriffen. Der Kampf der Parteien für und wider ein System von Differentialzöllen ist heute noch im Zollverein selbst nicht zur Entscheidung geführt.

2. Nähere Bestimmung der Aufgabe.

Soweit die geschichtlich gewonnenen Ergebnisse — also die Vorbereitung, welche Ihre Commission zur Lösung ihrer Aufgabe unerläßlich betrachtet.

Indem sie nun zu dieser ihrer Aufgabe übergeht, wiederholt Ihre Commission ausdrücklich, daß sie die Frage nach dem Anschluß oder Nicht-Anschluß der Hanseſtädte an den deutschen Zollverein als zu ihrer Aufgabe überall nicht gehörig erachtet, schon aus dem einfachen Grunde nicht, weil zur Zeit das Gebiet der Hanseſtädte an das Vereinsgebiet nirgendwo angränzt, vielmehr durch dazwischenliegende Staaten davon getrennt ist.

Ebenso entschieden wiederholt Ihre Commission ihre Ueberzeugung von dem Beruf und der Verpflichtung der Hanseſtädte, an ihrem Theil mitzuwirken zur Begründung und Ausführung einer nationalen Handelspolitik.

3. Das Project der Differentialzoll-Verträge.

Als den Zielpunkt einer solchen hört man sehr allgemein ein System von Differentialzöllen anpreisen, und zwar in der Weise, daß Verträge mit überseeischen Staaten abgeschlossen werden sollen, um eine Zollermäßigung für den Eingang deutscher Fabricate in jenen Ländern auszuwirken, und dagegen den Bodenproducten derselben Länder eine Zollbegünstigung bei der Einfuhr in die Staaten des Zollvereins zu gewähren.

Digitized by Google

Wenn Ihre Commission an diesen Punkt ihre Erwägungen zunächst knüpft, so ist es lediglich nur, weil von vielen und kräftigen Wortführern einer nationalen Handelspolitik dieser Gedanke vorangestellt und als ein, durch die Mitwirkung der Hanseſtädte leicht zu erreichendes Ziel bezeichnet wird.

Es ist an dem, daß England mehr als einmal solche Verträge geschlossen, daß es seiner einheimischen Industrie unter günstigeren Bedingungen als jeder andern den Zugang zu fremden Märkten, oder richtiger, das Monopol fremder Märkte zu verschaffen gewußt, und daß es in Erwiderung auch fremde Bodenprodukte vorzugsweise begünstigt hat. Solche Verträge sind sehr allgemein (am lautesten von den Männern der Schule, welche jetzt den Deutschen die Nachahmung des Beispiels anräth) als Löwenverträge bezeichnet worden. Und nicht mit Unrecht; zumal wenn man die bis zur Ertödtung der Landesindustrie getriebene Ausbeutung des portugiesischen Marktes im Auge hat.

Nun läßt sich nicht verkennen, daß es Länder giebt, welche durch die tropische Sonne auf die Erzeugnisse eines von dieser durchglühten Bodens ausschließlich angewiesen, und für jede Art von Fabrikthätigkeit durch die dem Klima entsprechenden Gewohnheiten der Bevölkerung sehr wenig geeignet sind. Tropische Länder allerdings könnten auf Verträge der bezeichneten Art sich einlassen, ohne ein Fabrik-Interesse zu verletzen, das sich in ihren staatswirthschaftlichen Verhältnissen gar nicht vorfindet; sie könnten in der Aussicht auf vermehrten und sichern Absatz ihrer Bodenprodukte eine Ausgleichung eines, der deutschen Industrie zu gewährenden Monopols erblicken.

Um so auffallender ist es aber, in der Reihe der Staaten, mit welchen Unterhandlungen zu pflegen seien, Nordamerika obenangestellt zu finden.

Digitized by Google

Es ist oben (S. 236) bereits angedeutet, daß in Nordamerika die Interessen der Industrie denen des Landbaues und des Handels in ganz ähnlicher Weise, und eher noch schroffer, als in Deutschland, gegenüberstehen. Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten kann die industriellen Interessen nicht allein jenen andern nicht zum Opfer bringen, sie wird selbst mit äußerster Behutsamkeit den Schein vermeiden müssen, als ob eine Concurrenz zugelassen werden sollte, die mit der Zeit irgend einen wesentlichen Artikel der amerikanischen Gewerbsthätigkeit ernsthaft bedrohen könnte. Der Zollverein würde in gleicher Weise auf seiner Hut sein müssen, nicht etwa wenig bedeutende Concessionen hinzunehmen, und dieselben durch eine erschwerte Zufuhr der großen Stapelartikel andern Ursprungs zu erwidern. So lange diese Behutsamkeit von beiden Seiten begriffen und geübt ist, läßt ein Vertrag von wesentlichem Nutzen für die Colonialartikel der Vereinigten Staaten und zugleich für die Industrie des Zollvereins sich nicht erwarten.

Handelt es sich um die südlicher gelegenen Staaten des amerikanischen Festlandes, so fällt dies Bedenken weg; es thut aber eine neue Schwierigkeit sich auf. Eine Bevorzugung der deutschen Industrie auf irgend einem transatlantischen Markt würde für England sowohl als Frankreich eine Erscheinung so neuer und unerwünschter Art sein, daß beide Seemächte Alles daransetzen würden, um die den Deutschen etwa gewährte Gunst wieder aufzuheben oder sie doch zu theilen. Die amerikanischen Staaten sind aber dem Einfluß und der Controle der beiden europäischen Seemächte vielfach ausgesetzt. Die Blokaden von Cartagena durch die Engländer, von Mexico und Buenos-Ayres durch die Franzosen, haben in rascher Folge gelehrt, daß es nie an einem Anlaß fehlen wird, Mißverständnisse zu Zerwürfnissen zu erweitern, und die

Digitized by Google

Aussöhnung durch einen Freundschafts- und Handelsvertrag zu besiegeln, bei dessen Unterhandlung gelegentlich das Schwert in die Wagschale geworfen wird. Man darf annehmen, daß auch der Kaiserstaat von Brasilien weder durch die große Ausdehnung seines Gebiets, noch durch die Zahl der darauf verzettelten Millionen, vor einer ähnlichen Einwirkung der Seemächte geschützt sein würde, falls seine Handelspolitik den Anlaß dazu geben sollte.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß Verträge zur Einführung von Differentialzöllen überall nicht mehr an der Tagesordnung sind.

Großbritannien selbst hat dermalen keinen einzigen Vertrag der bezeichneten Art. Es besitzt unterscheidende Zölle zur Begünstigung der einheimischen Flagge und der directen Einfuhr, auch zu Gunsten der Produkte seiner eignen Colonieen; und der Streit über die Begünstigung des Zuckers freier Arbeit vor dem der Sclavenländer scheint noch nicht ausgekämpft. Aber dies sind ganz andre Gesichtspunkte. Kein Vertrag gewährt diesen Augenblick der britischen Industrie ein Monopol in einem unabhängigen überseeischen Staate.

Der Abschluß solcher Verträge wird außerdem erschwert durch die in den meisten laufenden Verträgen sich vorfindende Clausel der begünstigtsten Nation. Die überseeischen Staaten würden ihre laufenden Verträge zu kündigen, oder eine peinliche Unterhandlung über angemessene Aequivalente zu führen haben, wenn sie bei sich zu Hause die deutsche Industrie vor jeder andern begünstigen, und dadurch die Bevorzugung ihrer Bodenerzeugnisse im Zollvereinstarif erkaufen wollten.

Großbritannien, dessen Vorgang in der Handelswelt immer von großem Einfluß sein wird, hat auch noch in andrer Weise den Abschluß solcher Verträge gar sehr erschwert. Die britische Handelspolitik, indem sie den Grundsatz aus-

Digitized by Google

ſpricht, daß nicht auf dem Wege der Verträge, ſondern auf dem Wege der innern Geſetzgebung der Tarif hinfort modificirt werden ſoll, hält mit einer Sicherheit, die an den Baſiliskenblick der Fabel erinnert, das Auge auf die Handelspolitik andrer Völker geheftet. Durch Conceſſionen, die im eignen Intereſſe längſt zweckdienlich, die Andern von verhältnißmäßig geringem Werth ſein mochten, die aber im rechten Augenblick gewährt waren, durch ihre ſogenannten Reciprocitäts-Verträge (S. 211) hat die britiſche Diplomatie früher die Verſuche einer Nachbildung des britiſchen Syſtems entwaffnet. Jetzt tritt die Geſetzgebung auf den Schauplatz, läßt verjährte Gewohnheiten, überflüſſig oder läſtig gewordene Schutzwehren fallen, und ſcheinbar unbekümmert, ob ſie bei andern Völkern Nachahmung finden werde, übt ſie einen um ſo ſtärkeren, in Deutſchland ſo wenig als in den transatlantiſchen Staaten ſich verläugnenden, moraliſchen Einfluß.

Vieles deutet darauf hin, daß dieſe Anſichten auch im Zollverein ſelbſt Eingang gefunden haben. Nicht allein der frühere Entwurf des Herrn von Rönne will die in Deutſchland zu ergreifenden Maaßregeln auf dem Wege der Geſetzgebung, nicht auf dem der Verträge, ans Licht fördern, ſondern die Nachſchrift des „handelspolitiſchen Teſtaments“ zieht den in der Schrift ſelbſt enthaltenen Vorſchlag einer vertragsmäßigen Einführung von Differentialzöllen zurück, und motivirt dieſe weſentliche Abänderung ausdrücklich durch die in der Zwiſchenzeit angekündigten britiſchen Reformen.

Sollte demungeachtet und wider Erwarten es preußiſcher Unterhandlungskunſt gelingen, einen oder den andern überſeeiſchen Staat zu namhafter Bevorzugung der deutſchen Induſtrie zu beſtimmen, nun, ſo würde es an der Befähigung der Hanſeſtädte nicht fehlen, durch angemeſſene Einrichtungen ihrerſeits dazu die Hand zu bieten, daß Deutſchland unter

Digitized by Google

genügenden Controlen und mit Benutzung aller natürlichen Verbindungswege sich in den Genuß jener neuen Vortheile setzen möge. Bei der geringen Wahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses glaubt aber Ihre Commission bei einer Entwickelung der zweckmäßigen Modalitäten nicht verweilen, sondern nur andeuten zu sollen, daß die Hansestädte, auch ohne dem Zollverein beizutreten, eben dasselbe und, vermöge ihrer Lage, noch mehr würden leisten können, als was Belgien leisten könnte, gleichfalls ohne seinerseits dem Zollverein sich anzuschließen.

4. Zurückführung der Aufgabe unter den praktischen Gesichtspunkt.

Wenn eine Bevorzugung deutscher Interessen demnach als ein etwas nebelhaftes und jedenfalls fernes Ziel sich darstellt, so faßt dagegen eine nationale Handelspolitik, so wie Ihre Commission die Sache begreift, Maaßregeln in sich, die sehr viel näher liegen, sehr viel erreichbarer sind, ja die den unerläßlichen Ausgangspunkt aller ferneren Bestrebungen bilden müssen, und zu deren Verwirklichung dennoch bis jetzt noch ebenso wenig geschehen ist, als zur Erfüllung jener kühneren Wünsche und Hoffnungen.

Nur allzuoft hat in den vorhergehenden Abschnitten darauf hingewiesen werden müssen, daß die Zerrissenheit Deutschlands eine vielfach benachtheiligte und unwürdige Stellung seiner materiellen Interessen, dem Auslande gegenüber, verschuldet hat. Durch kein Symbol, noch weniger durch irgend eine Willensäußerung, kömmt dem Ausland auf irgend einem Punkt die Gemeinsamkeit jener Interessen zur Anschauung.

Nicht England allein versteht es, diesen Stand der Dinge auszubeuten. Der kleinste Handelsstaat speculirt mit derselben Zuversicht auf die Unfähigkeit der Deutschen, ihre gemein-

Digitized by Google

schaftlichen Interessen wahrzunehmen. Portugal kennt, bei der Handhabung seiner Schiffahrtsacte, nur Preußen, Hamburger, Hannoveraner: es läugnet die deutsche Nationalität, wie es denn selbst dabei beharren durfte, nicht einmal mit dem Zollverein, als solchen, sondern nur mit einem Zollvereinsstaat nach dem andern zum Abschluß von Handelsverträgen sich herbeizulassen. Diesen Augenblick bevorzugt Holland das kleine, feindselig entfremdete Belgien, und Deutschland ist nicht in der Verfassung, um an der Mündung des Stromes, der einst von der Quelle bis ins Meer durch deutsches Gebiet wanderte, sich in den Mitgenuß derselben Vortheile zu setzen. So ist das große, dem Namen nach einige Deutschland in seinen Verkehrsbeziehungen zum Ausland machtlos, wehrlos, würdelos.

Wenn nicht der mehr und mehr aufs Praktische gerichtete Blick, so würde das erwachende Selbstgefühl und der neubelebte Gedanke der Nationalität schon dafür bürgen, daß dieser Zustand nicht andauern soll. Lediglich nur darum kann es sich handeln, den natürlichsten Ausgangspunkt für diejenigen nationalen Bestrebungen zu finden, welche die öffentliche Stimme verlangt, und zu verlangen ein Recht hat.

Ihre Commission nimmt keinen Anstand, unter den obwaltenden Umständen eine deutsche Schiffahrtsgesetzgebung als diesen natürlichsten Ausgangspunkt zu bezeichnen. Eine solche läßt sich durchführen, ohne daß eine Verschmelzung der Zolltarife, ohne daß eine Uniformirung Deutschlands in Bezug auf das System der Waarenzölle, oder eine Einigung über die fiscalischen oder industriellen Grundsätze der Tarifirung vorangegangen wäre.

Digitized by Google

5. Deutsches Schiffahrtsgebiet, deutsche Flagge, und deren Rechte.

Die Erklärung des ganzen Deutschlands für ein einziges und untrennbares Schiffahrtsgebiet würde die Grundlage einer deutschen Schiffahrtsgesetzgebung bilden.

Eine deutsche Flagge als gemeinsames Symbol, das die unterscheidenden Abzeichen der Einzelnstaaten nicht ausschließt, würde die gleiche Berechtigung dieser Flagge in allen deutschen Häfen aussprechen. Besondere Bestimmungen über den Ursprung, die Bemannung u. dgl. würden über das Recht eines Schiffes entscheiden, die deutsche Flagge zu führen und an den derselben zuzusichernden Vorzügen Theil zu nehmen.

Nach dem Vorgang der meisten Seestaaten wäre der deutschen Flagge ausschließlich das Recht der deutschen Küstenschiffahrt vorzubehalten.

Ein näher zu bestimmender Aufschlag der Schiffsabgaben würde in allen deutschen Häfen jede fremde Flagge treffen, in deren Heimatshäfen die deutsche Flagge nicht der nationalen, in Bezug auf die Schiffsabgaben, sich vollkommen gleichgestellt findet. Die beglaubigte Anzeige der erfolgten Gleichstellung würde von selbst oder mittelst auszutauschender Declarationen die betreffende fremde Flagge von dem erhöhten Tonnengelde befreien.

Diese Bestimmungen, deren Durchführung kaum eine Erweiterung auch nur derjenigen Controle-Maaßregeln erfordern dürfte, welche selbst in den Hansestädten zur Zeit bestehn, würden ausreichen, um manche Nachtheile, welchen die deutsche Rhederei jetzt noch an fremden Küsten begegnet, zu beseitigen, oder doch deren Wirkung, durch eine Begünstigung der deutschen Flagge an der deutschen Küste, auszugleichen. Die bloße Thatsache, daß auch Deutschland eine Waffe besitzt und sie zu üben entschlossen ist, um gleiche Berechtigung geltend

Digitized by Google

zu machen und Ungunst erforderlichen Falls zu erwidern — dies einfache Bewußtsein, wenn auch vorerst nur der deutschen Flagge das Recht der Nationalität zur Wahrheit geworden wäre, würde diejenige Haltung Deutschlands, dem Ausland gegenüber, herstellen, ohne welche von einer nationalen Handelspolitik nimmermehr und in keiner Beziehung die Rede sein könnte.

Ihre Commission trägt kein Bedenken zu gestehn, daß sie den politischen, oder, wenn man will, den moralischen Werth einer solchen Entschließung noch höher anschlägt, als die materiellen Vortheile, welche zunächst für die Hebung der Rhederei zu erwarten sein mögen, deren Wechselwirkung mit der Blüthe des Ein- und Ausfuhrhandels sie übrigens so wenig verkennt, als deren Bedeutsamkeit für den Nationalwohlstand überhaupt.

6. Deutsche Consulate.

Unmittelbar an diesen Vorschlag glaubt Ihre Commission einen andern, gleichfalls oft vernommenen, anreihen zu sollen, nämlich die Bildung deutscher Consulate in allen wichtigen transatlantischen Plätzen. Es ist hier wiederum der Gesichtspunkt der Nationalität, der in den Vorgrund tritt. Bis jetzt sind es immer nur einzelne, zum Theil kleinere deutsche Staaten, welche regelmäßig vertreten sind. Daß Deutschland ein Ganzes, daß es eine Macht ist, kömmt nirgendwo, auch nicht einmal durch den Namen, zur Anschauung. Es ist ein demüthigendes Bewußtsein für den Deutschen, daß seine Vertretung in Verhältnissen, in welchen der Einzelne ihrer am dringendsten bedarf, von dem zufälligen Umstand abhängt, ob ein Consul seiner speciellen Heimat an Ort und Stelle sich befindet, ob ein Consul eines andern Staates durch seine Instructionen angewiesen, oder Willens ist, sich

Digitized by Google

seiner anzunehmen, ob endlich die fremden Behörden je nach ihrer Kenntniß der deutschen Geographie oder je nach ihrer Laune geneigt sind, eine solche Vertretnng als gehörig legitimirt gelten zu lassen. Es wäre überflüssig, hier an die Klage deutscher Landsleute erinnern zu wollen, die jüngst aus Canton herübergesandt und in allen deutschen Blättern wiederholt worden ist. Aber wenn auch nicht wirklich große materielle Interessen, wenn nicht selbst das Leben, die persönliche Freiheit und Sicherheit deutscher Bürger auf dem Spiele stände, so würde die Aufstellung deutscher Consulate als ein wichtiger Schritt schon deshalb sich empfehlen, weil die ersten Schritte überall die wichtigsten und entscheidenden sind, und weil die deutsche Nationalität als solche in allen internationalen Beziehungen der Schifffahrt und des Verkehrs bis jetzt in einem Zustande der vollendeten Verwahrlosung sich befunden hat.

7. Warnung vor künstlichen und zusammengesetzten Maaßregeln.

Will man nun, anknüpfend an die Constituirung des deutschen Schiffahrtsgebietes, auf der Bahn der Gesetzgebung in der angedeuteten Richtung weiter gehn, so liegt bekanntlich schon längere Zeit der Oeffentlichkeit mehr als ein Vorschlag vor, die Schiffahrtsacten andrer Völker in der Weise zu erwidern, daß dem Verbot ein Verbot, der Belastung eine entsprechende Belastung, der einzelnen Begünstigung eine vollkommen gleichgeltende entgegenstehn möge.

Man braucht nur einen Blick in den französischen Tarif zu werfen, um inne zu werden, wie vielfach und künstlich die Abstufungen sind, deren es bedürfen würde, um ein solches System erwidernd nachzubilden. Es ist dies eine Klippe, vor welcher geradezu gewarnt werden muß, weil daran jede gute

Digitized by Google

Abſicht für fernere Maaßregeln zu Gunſten der nationalen Intereſſen ſcheitern möchte, wie denn die bisherige gänzliche Unthätigkeit auch der Geſetzgebung des deutſchen Zollvereins gutentheils daher ſich erklären mag, daß zuviel — wenigſtens für den Anfang viel zu viel — von den Wortführern ſolcher Maaßregeln begehrt war.

In den Hanſeſtädten würde es außerordentlich nahe liegen, künſtlich abgeſtufte Einrichtungen der bezeichneten Art mit denjenigen zu contraſtiren, unter welchen ihr Handel nicht allein groß und blühend geworden, ſondern auch ihre Schifffahrt von Jahr zu Jahr, im ungleichen Kampf gegen auswärtige — gegen eben jene künſtlich gegliederten Syſteme, ſich zu einer, in Wahrheit nicht zu verachtenden Handelsflotte geſtaltet hat, zu einer ſolchen, auf deren Mitwirkung Deutſchland ganz weſentlich zu zählen gewohnt iſt, wenn es gilt, in irgend welchem Umfang die Mitbewerbung fremder Flaggen durch geſteigerte Thätigkeit der heimiſchen zu erſetzen.

Aber Ihre Commiſſion zieht es vor, die in der Natur der Sache liegenden Gründe hervorzuheben, deren Würdigung auch da zu erwarten iſt, wo ſie nicht durch unmittelbare Anſchauung und Erfahrungskunde der äußeren Verhältniſſe unterſtützt wird, unter welchen der Handel ſich bewegt.

Möglichſt einfach müſſen die zu ergreifenden Maaßregeln ſein, nicht allein, um nicht den Handel mehr als Noth thut zu beſchränken — nicht allein, um nicht die Controle zu erſchweren, und Anſtalten und Aufwendungen für dieſelbe zu vervielfältigen, ohne verhältnißmäßigen Erfolg — ſondern weil es ſich darum handelt, daß endlich Etwas, und zwar gemeinſam, geſchehe, wo bis jetzt gar Nichts geſchehen iſt, weil es dabei lediglich nur auf die Erreichung eines beſtimmten, leicht faßlichen Zweckes, und ganz und gar nicht auf eine genaue Nachbildung derjenigen Mittel ankömmt,

Digitized by Google

durch welche andre Völker ihre Zwecke zu erreichen gesucht haben mögen. Ein Tag lehrt den andern, und auf dem Boden der eignen Erfahrung wird am dienlichsten fortgebildet werden, was wirklich aus eigner Ueberzeugung, und nicht aus bloßer Nachahmung hervorgegangen. Wie groß auch das Gewicht fremder Beispiele sein mag, so wird man doch zugeben, daß in dem bloßen Vorhandensein gewisser künstlichen Einrichtungen anderwärts, für Deutschland noch kein Motiv liegen kann, auch seinerseits eben dieselben, in ihrem ganzen Umfang und mit aller Verwickelung ihres Apparates, sich anzueignen. Ist doch das einfachste Mittel zur Erreichung des Zweckes immer das beste — selbst wenn das zusammengesetztere nicht eben besondre nachweisbare Unzuträglichkeiten mit sich führen möchte.

8. Directe und indirecte Einfuhr. — Handelspolitischer Gesichtspunkt.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, entscheidet Ihre Commission sich zunächst für den Vorschlag einer Begünstigung der directen Einfuhr vor der indirecten, und zwar mittelst eines Aufschlagszolles auf die letztere.

Der Zweck einer solchen Maaßregel ist einleuchtend. Es gilt nicht allein, die eigne Flagge zu der längeren Seefahrt vorzugsweise aufzufordern, sondern es tritt hier eine Betrachtung hinzu, welche dem Gebiet der eigentlichen Handelspolitik angehört.

Die unmittelbare Einfuhr der Colonialwaaren (denn um diese handelt es sich hauptsächlich) aus den Erzeugungsländern setzt einen Verkehr mit diesen Ländern voraus, der um so lohnender sich gestalten wird, je mehr er als ein wirklicher Tauschverkehr sich bewegt. Je mehr die unmittelbare Beziehung zu einem transatlantischen Markte sich belebt, desto reger

Digitized by Google

iſt der Anlaß zum Abſatz deutſcher Erzeugniſſe auf demſelben Markte. Was auf dem gewaltſamen, in die freie Bewegung des Verkehrs tiefer eingreifenden Wege von Differentialzöllen, einer oben bereits beſprochenen Anſicht zufolge, verſucht werden ſollte, das iſt bis zu einem in der That nicht unbefriedigenden Grade angebahnt durch die im eignen Intereſſe rege Thätigkeit der deutſchen, insbeſondre der hanſeatiſchen Rhederei. Deutſchland hat dieſen ohne alle Aufmunterung und faſt ohne Beachtung gebliebenen Anſtrengungen es zu danken, daß die deutſche Induſtrie neben jeder fremden auf den transatlantiſchen Märkten mitwerbend erſcheint, während wiederum durch den geſicherten und reichlichen Abſatz der Landesprodukte die Tauſchfähigkeit jener Länder ſich ſteigert. Man darf erwarten, daß dieſe bis jetzt ſich ſelbſt überlaſſene Entwickelung des directen Verkehrs ſich noch erweitern wird, wenn die indirecte Zufuhr der Colonialwaaren, alſo die Zufuhr derſelben aus europäiſchen Häfen, erſchwert wird. Man braucht aber keineswegs ein Anhänger der Theorie der Handelsbilanz, im Sinn des verſchollenen Mercantil-Syſtems zu ſein, um es unzuträglich zu finden, wenn wir den Holländern, zum jährlichen Belaufe von großen Summen, die Produkte ihrer Colonieen abkaufen, während ſie ſpöttiſch wenig von deutſchen Erzeugniſſen für ihre bedürfnißloſen Colonieen zurücknehmen.

Ihre Commiſſion glaubt auch, daß nicht allzuängſtlich danach zu fragen ſei, ob es nicht rathſamer ſein könnte, dem Holländer deßhalb abzukaufen, weil er vielleicht, zeitweiſe wenigſtens, ſeine Colonialwaaren auch zu geringeren Preiſen auf unſern Markt zu werfen geneigt ſein möchte. Selbſt vom kaufmänniſchen Geſichtspunkt aus wird der ſprüchwörtliche Grundſatz „zu kaufen, wo man am wohlfeilſten kauft“ nicht ausſchließlich maaßgebend ſein. Beim Handel im Großen wie im Kleinen kömmt es nicht darauf allein an, daß wohl-

Digitized by Google

feil eingekauft werde, sondern in der That auch sehr wesentlich darauf, daß der Käufer zahlungsfähig sei. Die Zahlungsfähigkeit einer Nation beruht aber zum großen Theil auf der Aufmunterung der Arbeit durch die Aussicht auf raschen und lohnenden Absatz.

9. Vereinfachung der erforderlichen Maaßregeln.

Es könnte nun auf den ersten Blick scheinen, als wenn die Begünstigung der directen vor der indirecten Einfuhr eine ins Einzelne gehende, zeitraubende und lästige Controle des gesammten Verkehrs nach sich ziehen würde.

Aber schon der Umstand, daß nur an die Zufuhr von außereuropäischen Erzeugnissen gedacht ist, wird diese Besorgniß mindern. Auch unter diesen aber ist es eine kleine Zahl von Hauptartikeln, welche bekanntlich den bei weitem größten Theil der Zollerträgnisse liefern, und auf welche die vorgeschlagene Maaßregel, unbeschadet des Zweckes, sich beschränken kann.

Das Mittel der Ausführung wird allerdings in einem Aufschlagszoll *auf die Waare* bestehn müssen. Dennoch wird es ins Werk zu richten sein, ohne daß eine Verschmelzung der Zolltarife der verschiedenen deutschen Küstenländer vorangegangen, und ohne daß den bestehenden Anstalten der Controle besonders erschwerte Obliegenheiten, oder dem Handel, auch wo er sich gänzlich frei zu bewegen gewohnt ist, besonders lästige Formalitäten anzumuthen wären.

Ein Aufschlag von Procenten auf den Werthzoll würde bei der Verschiedenheit der Zolltarife ein verschiedenes Resultat geben, und bei der Geringfügigkeit der Abgaben in den Hansestädten wirkungslos sein. Schon deßhalb wird von dieser Art der Erhebung, als einer durchaus unpraktischen, Umgang zu nehmen, und dagegen einfach zu bestimmen sein, daß die zu

Digitized by Google

benennenden wenigen Hauptartikel der Colonieen bei indirecter Einfuhr in allen deutschen Häfen von einem gleichförmigen Gewichtszoll, außer dem im betreffenden Tarif verzeichneten Zollsatz, betroffen werden.

Was die Sache einzig erschwert, ist die Unerläßlichkeit einer entsprechenden Controle der Einfuhr über die Landgränze. Aber da an allen Landgränzen Deutschlands eine Zollcontrole bereits besteht, und da die Einfuhr der zu bezeichnenden Colonialwaaren über die Landgränze schlechthin als eine indirecte zu betrachten und zu behandeln sein wird, da ferner an der Geneigtheit Belgiens, seine Entrepôts unter angemessener Controle als Einfuhrhäfen für die deutschen Rheinlande darzubieten, nicht zu zweifeln ist, so würden auch diese Schwierigkeiten zu überwinden sein.

10. Mittel zur Herstellung des gestörten Gleichgewichtes in der Berechtigung der Flaggen.

Endlich wird diese Einrichtung sich auch benutzen lassen, um eine Ungunst, welche der deutschen Flagge durch die Schiffahrtsgesetze andrer Völker widerfährt, einigermaaßen auszugleichen. Wenn z. B. ein deutsches Schiff Zucker aus Havana nach England zum Consum nicht bringen darf, so würde die Einfuhr von Zucker aus Havana unter englischer Flagge in deutschen Häfen der indirecten Einfuhr gleichzustellen sein. Wenn man darauf verzichtet, jede Erschwerung oder Belästigung gleichartig zu erwidern, so möchte dagegen der hier sich darbietende Hebel nicht zu verschmähen sein, um die gänzliche Ausschließung oder höhere Belastung unserer Flagge bei gewissen Fahrten, sofern sie auf einem leicht zu erkennenden Verhältniß beruht, nicht ganz unbeachtet zu lassen, sondern die nicht unbillige Vergeltung mittelst einer leicht anwendbaren Maaßregel in den Kreis der deutschen Schiffahrtsgesetzgebung zu ziehen.

Digitized by Google

11. Entrepôts, zur Aufrechthaltung des Zwischenhandels.

Es bleibt noch übrig, zu bemerken, daß dieser die indirecte Einfuhr, oder die ihr etwa gleichzustellenden Operationen treffende Aufschlagszoll nur auf die Einfuhr zum Consum in Deutschland zu beschränken wäre. Wie in England gleichartige Maaßregeln nur die Versteuerung zum Consum, nicht aber die Lagerung zum Zweck der Wiederausfuhr treffen, so würde auch in den deutschen Häfen der Zwischenhandel davon unberührt bleiben müssen. Deutschland kann kein Motiv haben, seinem eignen Zwischenhandel weniger zuzugestehn, als andre Nationen sich gemüssigt finden, dem ihrigen einzuräumen. Es ist hier keineswegs nur vom Zwischenhandel der Hansestädte die Rede, ungeachtet er allerdings den einleuchtendsten Beweis liefert, daß seine freie Bewegung wesentlich dazu dient, einem Seeplatz diejenige hervorragende Bedeutung in der Handelswelt zu geben, durch welche ihm auch die Vermittelung eines großartigen Ausfuhrgeschäftes gar sehr erleichtert wird.

Es wäre ein reiner Lurus der Selbstpeinigung, wenn Deutschland ohne Noth irgend einem seiner Seehäfen seinen Antheil am Zwischenhandel verkümmern wollte. Was die englische Handelspolitik, bei aller Strenge und Fiscalität, möglich gemacht hat, nämlich die unversteuerte Niederlage zum Zweck der Wiederausfuhr, das muß auch in Deutschland herzustellen sein. In den Hansestädten würden solche Niederlagen nur für die vom Waarenaufschlagszoll betroffenen Artikel, also für die in indirecter Fahrt eingebrachten, erforderlich sein. Aber die Hansestädte würden eben damit in ein ganz neues Verhältniß treten; denn ihre geringe Abgabe und ihr ganzes System ließ ihren ganzen Waarenvorrath im Wesentlichen als eine unversteuerte Niederlage erscheinen, indem die Waare nur erst, nachdem sie über die Landgränze

Digitized by Google

ins Innere ging, einem höheren Zoll verfiel. In gleichem Fall würden die Freihäfen Altona und Triest sich befinden, und sie würden durch ähnliche Einrichtungen, ohne im Uebrigen ihrem System zu entsagen, zur Durchführung eines nationalen Zweckes mitwirken können. Man darf glauben, daß andre deutsche Küstenstaaten bei solchem Anlaß, im wohlverstandnen Interesse ihrer eignen Seeplätze, sich überzeugen würden, daß die Sorge für einen freieren Spielraum des Handels mit einem höheren Zollsystem nicht nur, sondern selbst mit bestimmt ausgesprochenen handelspolitischen Tendenzen keineswegs unvereinbar ist. Ihre Commission hat diese Bemerkung nicht unterdrücken wollen; denn wie bei der ganzen Arbeit, so hat insbesondre bei diesen Erwägungen die Wirkung der beantragten Maaßregeln aufs Große und Ganze als Hauptsache ihr vorgeschwebt.

12. Ergänzende Bemerkungen.

Eine geeignete, gegenseitige Controle würde den verschiednen Staaten die im Interesse eines jeden erforderliche Gewißheit geben, daß aus den Entrepôts die Waaren entweder ins Ausland geführt, oder, falls sie an den innern Verkehr abgegeben werden sollen, mit dem Zollaufschlage belegt werden. Ueber die Verwendung des Ertrages wird es an der Zeit sein, Vorschläge zu machen, wenn der besprochene Aufschlagszoll ins Leben treten soll; am nächsten liegt wohl dessen Bestimmung für die Ausstattung deutscher Consulate.

Sofern zur Durchführung der Maaßregeln eine Revision laufender Verträge erforderlich sein mag, würde dieselbe gemeinsam vorzunehmen sein. Es braucht nicht gesagt zu werden, daß dabei für keinen deutschen Staat ein Bedenken obwalten kann; denn kein Staat darf besorgen, weniger günstige Bedingungen zu erhalten, wenn er als Theil eines Ganzen unterhandelt, das vierzig Millionen Consumenten in sich faßt.

Digitized by Google

Die erforderliche Gleichförmigkeit des Aufschlags in allen deutschen Häfen bietet den ungesuchten Anlaß, hier einen Gegenstand zu erwähnen, der täglich und stündlich Einheimischen und Fremden den allzu anschaulichen Beweis liefert, wie wenig es bis jetzt den Deutschen mit der Einigung ein Ernst gewesen, auch selbst da, wo nicht die Interessen, sondern nur die Gewohnheiten im Wege standen: den Mangel nämlich eines gleichförmigen Systems von Münze, Maaß und Gewicht. „Gleiches Münzwesen" war von Preußen schon in einem ersten Entwurf der Bundesacte (s. oben S. 52) zur Sprache gebracht. Was in dieser Beziehung durch die bekannten Münzconventionen unter den Zollvereinsstaaten erreicht, was in andern deutschen Staaten zur Zeit mindestens angeregt ist, läßt in nicht ferner Zeit eine Erfüllung dieses Wunsches hoffen. In Bezug auf Maaß und Gewicht ist es selbst unter den Zollvereinsstaaten bei der proportionnellen Zurückführung der Gewichtsysteme auf eine zu Grunde gelegte Einheit geblieben, um den officiellen Zollcentner zu normiren, ein Vorschlag Sachsens aber auf ein gemeinschaftliches Maaß- und Gewichtsystem ist in der Zollconferenz von 1838 auf Schwierigkeiten gestoßen. Ganz abgesehen von gradezu irreführenden Bezeichnungen (wie z. B., was man in Leipzig eine Brabanter Elle nennt, um 2.6 französische Linien kürzer ist, als was in Hamburg und anderwärts unter demselben Namen geht), ganz abgesehen von besonderen und unglaublichen Uebelständen, muß das Bedürfniß einer Einigung nicht allein jedem praktischen Kaufmann, sondern überhaupt dem gesunden Menschenverstand einleuchten.

Digitized by Google

13. Der deutsche Bund, sein Beruf und seine Befugniß zur Schiffahrtsgesetzgebung.

Wenn Ihre Commission hier einhält, so ist's, weil sie glaubt, daß bis auf diesen Punkt etwa die Dinge auf demjenigen Wege geführt werden können, den sie bei den bisherigen Vorschlägen im Sinne trägt. Es ist dieser Weg kein andrer, als vermittelst der Gesetzgebung des deutschen Bundes. Auch diese Ansicht wird demnächst zu begründen sein.

Sobald von Maaßregeln für das ganze Deutschland die Rede ist, so liegt es doch wohl in der Natur der Dinge, so folgt es aus den ersten Grundsätzen unsres öffentlichen Rechts, daß an die Thätigkeit des deutschen Bundes, mittelst seines Organes, der Bundesversammlung, zuerst zu denken ist. Eben diese Rede vom ganzen Deutschland ist den Grundverträgen des Bundes so wenig fremd, daß vielmehr die Bezeichnung Deutschland, ganz Deutschland, das gesammte Deutschland, in einer Reihe von Artikeln (Bundesacte Art. 2, 11, 14, 16; Wiener Schlußacte im Eingang, und Art. 1, 35 und 36) ausdrücklich vorkömmt.

Die Competenz der Bundesversammlung kann nach Artikel 19 der Bundesacte und Artikel 65 der Wiener Schlußacte keinem Zweifel unterliegen.

Wenn der Bundestag in bald dreißig Jahren für die Erfüllung des Art. 19 Nichts gethan hat, so folgt daraus mit Nichten, daß während fernerer dreißig Jahre wiederum Nichts geschehen soll. Vielmehr wird in unseren Tagen lauter als je zuvor und von allen Seiten dem Bundestag ins Ohr gerufen, daß die Nation von ihm die Vertretung ihrer Interessen nach jeder Richtung hin, und eine würdigere Stellung Deutschlands in der Reihe der Mächte nach außen hin zu erwarten berechtigt ist. Wenn schwache und beginnende Spuren

Digitized by Google

nicht ganz täuschen, so scheint auch die öffentliche Stimme sich den Weg einigermaaßen in die Räume gebahnt zu haben, in welchen berathen werden soll, was den Volksgeist mächtig bewegt, und was vaterländische Gesinnung gebieterisch erheischt.

Am wenigsten wäre eine auswärtige Macht berechtigt, aus der langen Unthätigkeit auf eine Verzichtleistung des Bundestags oder der Nation auf die Wiederaufnahme der Verhandlungen über den 19ten Art. der Bundesacte zu schliessen. Gewiß würde auch von keiner auswärtigen Macht der entfernteste Versuch einer Einsprache erhoben werden wollen, wenn der Bundestag sich entschließen sollte, mit der Constituirung von ganz Deutschland zu einem einzigen Schiffahrtsgebiet den Anfang zu machen. Denn eben jene im Art. 19 enthaltene Befugniß ist völkerrechtlich aufs Feierlichste anerkannt. Auch beruht der deutsche Bund nicht etwa, wie der Zollverein, auf einem für eine Reihe von Jahren geschlossenen Vertrag, sondern er ist „als ein unauflöslicher Verein gegründet" (Wiener Schlußacte Art. 5). Um so viel größer ist das Gewicht, mit welchem der Bund, *als europäische Macht*, nach irgend einer Richtung hin aufzutreten befähigt und berufen ist.

14. Widerlegung von Einwendungen. — Analogie der Militair-Commission des deutschen Bundes.

Daß bei der Besetzung der Bundestagsgesandtschaften im Allgemeinen nicht eben auf eine besondere Vertrautheit mit den Angelegenheiten des Handels und der Schiffahrt gesehen zu werden pflegt, ist eine sehr richtige Bemerkung, mit der es aber damals, als der 19te Artikel der Bundesacte aufgestellt und als er erneuert ward, ganz eben dieselbe Bewandtniß hatte, wie heute; und doch muß man glauben, daß damals jener Artikel ernstlich gemeint gewesen. Es hat aber

Digitized by Google

längst der gesunde Verstand in Staatssachen die Einrichtung an die Hand gegeben, daß in betreffenden Fällen, wo es auf specielle Sachkunde ankömmt, die obern Stellen nicht eher zu Beschlüssen schreiten, als nach eingeholtem Gutachten von Sachverständigen.

Die Militairverfassung des deutschen Bundes hat den Anlaß zur Herstellung eines Institutes gegeben, welches nur zu Gunsten der Angelegenheiten der Schiffahrt und des Verkehrs nachgebildet zu werden braucht, wenn der 19te Art. aufhören soll, ein todter Buchstabe zu sein.

In der sechszehnten Sitzung des Jahrs 1818 ward beschlossen, daß ein Ausschuß von sieben Mitgliedern aus der Mitte der Bundesversammlung ernannt werden soll, um den Entwurf einer Militairverfassung auszuarbeiten. „Zur Hülfe", sagt der Beschluß ferner, „zur Hülfe für diesen Bundestagsausschuß und zur Bearbeitung der einzelnen rein-militairischen Entwickelungen und Beziehungen, welche nur von Sachverständigen beurtheilt und geordnet werden können, wird gleichzeitig ein aus Militairpersonen bestehender Ausschuß gebildet, welcher gegen die Bundesversammlung im Allgemeinen, und gegen den Ausschuß derselben insbesondre, in jenem Verhältniß steht, in welchem während der Wiener Congreßverhandlungen eigene statistische, militairische u. dergl. Ausschüsse mit dem besten Erfolge gestanden haben."

Dieser technische Ausschuß — die Militair-Commission des deutschen Bundes — ist am 15. März 1819 ins Leben getreten, und ist ein permanentes Institut geworden. Die Militair-Commission besteht aus sechs Mitgliedern; die Eintheilung des Bundesheeres ist dabei in der Art zu Grunde gelegt, daß ein Bevollmächtigter von jeder der drei Regierungen abgeordnet wird, welche die sieben ungemischten Armee-Corps stellen; die Stimmführung für die gemischten Corps bleibt der Uebereinkunft der betheiligten Bundesglieder über-

Digitized by Google

lassen; für jede Division der gemischten Corps kann übrigens ein Bevollmächtigter den Sitzungen beiwohnen. Die Mitglieder sind für die Erfüllung ihrer Instructionen den sie absendenden Regierungen, für die Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Verwendung der überwiesenen Gelder der Bundesversammlung verantwortlich.

Der Wirkungskreis der Militair-Commission umfaßt im Allgemeinen die Lieferung der ihr übertragenen technischen Arbeiten; im Besondern die Sorge für Evidenthaltung des Standes der Bundes-Contingente, die rein militairische Aufsicht über die Bundesfestungen, und die unmittelbare Leitung der, von der Bundesversammlung angeordneten fortificatorischen Arbeiten u. s. w. Die Kosten der Militair-Commission werden, nach Maaßgabe der Matrikel, von sämmtlichen Bundesgliedern getragen.

Dieser Analogie müßte man absichtlich aus dem Wege gehn wollen, um zu verkennen, daß auch für andre Gesammtanliegen Deutschlands, und namentlich für die Schiffahrtspolitik und die internationalen Handelsbeziehungen, die Bundesversammlung durch ganz ähnliche Mittel in den Stand gesetzt werden kann, eine bis jetzt ungewohnte Thätigkeit zu entwickeln.

15. Vereinbarkeit der vorgeschlagenen Maaßregeln mit der Fortdauer der vorhandenen Zollsysteme sowohl, als mit deren beliebiger Modification.

Eine andre, früher geltend gemachte Ansicht ging dahin: es werde die Erfüllung des Art. 19 auf den Weg der Separatübereinkünfte zu verweisen sein, weil man es mit besondern Einrichtungen und Gesetzgebungen der einzelnen Staaten zu thun haben würde, die ihre Autonomie und ihre wirklichen oder vermeintlichen Interessen den Beschlüssen der Mehrzahl nicht unterzuordnen bereit sein möchten. Diese Einwendung

Digitized by Google

als ein Ganzes, als eine Einheit, in diesem Vertrag zum ersten Mal anerkannt, aber nur um die Idee des gemeinsamen deutschen Vaterlandes desto auffallender zurücktreten zu lassen. Wie ganz anders würde das Ergebniß sein, wenn die sämmtlichen deutschen Bundesstaaten sich zu einer gemeinsamen Unterhandlung mit England, in dem festen Entschluß, die Einheit des Bundes geltend zu machen, hätten ermannen wollen! Wenn es sich um besondere Interessen handelte, so könnten die deutschen Hanseſtädte sich vielleicht noch am ehesten dabei beruhigen, da ihnen eingeräumt worden, beim Verkehr mit England aus jedem Hafen zwischen der Maaß und Elbe, der Trave und Memel auszulaufen, und in die britischen Colonieen sowohl Produkte des deutschen Bundes als des deutschen Zollvereins einzuführen. Aber Ihre Commission kann keinen Augenblick anstehen, jede etwa noch zu erwerbende besondere Gunst dieser Art dem gemeinsamen, wenn auch fernen, so doch mit vereinten Kräften zu erstrebenden Ziele unterzuordnen.

Wenn diese Betrachtung dem vaterländischen Gefühl zuerst sich aufdrängt, so giebt der Vertrag vom 2. März 1841 auch zu andern, ernsten Erwägungen Anlaß.

Der erste Artikel räumt jenes Zugeständniß, das einzige von englischer Seite in dem Vertrag enthaltene, ein „in Erwägung, daß britischen Schiffen gestattet ist, *aus den Häfen aller Länder* mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens und der übrigen Staaten des Zollvereins einzulaufen." Also Großbritannien verwilligt *Etwas*, in Erwägung, daß der Zollverein *Alles* verwilligt. Und für die Dauer des Vertrages ist der Zollverein außer Stand gesetzt, irgend eine Maaßregel zur Begünstigung seiner Rhederei im directen Handel zu ergreifen, oder einem überseeischen Staat, der vollkommene Gegenseitigkeit zu erwidern geneigt wäre, in der

Digitized by Google

Schiffahrt etwas Weiteres einzuräumen, als was den Engländern zugestanden ist, deren Concessionen von einer wirklichen Gegenseitigkeit noch immer sehr weit entfernt bleiben. Auch wenn eine Erweiterung seiner Seegränzen in der Zwischenzeit den Zollverein in den Stand setzen sollte, Maaßregeln der bezeichneten Art mit größerer Leichtigkeit sich anzueignen, so ist für die Dauer des Vertrages auf die Benutzung dieser Gelegenheit verzichtet, indem zufolge des 3ten Artikels die ferner etwa sich anschließenden Staaten in alle Stipulationen des Vertrages eintreten. Demnach giebt der Zollverein ein Unterhandlungsmittel weg, das sich in Preußens Hand bereits einmal, England gegenüber, als das wirksamste bewährt hatte. Die Engländer aber werden über diejenigen Besorgnisse beruhigt, welche Huskisson einst (am 12. Mai 1826) bei der Motivirung seiner Anträge in folgenden, bemerkenswerthen Worten entwickelt hatte: — „Wäre unser System ein, unserem Lande allein bekanntes Geheimniß, so würde ich nicht unternehmen, die Ermäßigung desselben nach dem Grundsatz einer gleichartigen Reciprocität zu vertheidigen. So lange kein unabhängiger Handelsstaat außerhalb Europa bestand, und während die europäischen Regierungen aus Sorglosigkeit oder Unwissenheit sich nicht die Mühe gaben, unserem Systeme entgegenzuarbeiten, so lange allerdings würden wir unrecht gethan haben, irgend einen Theil desselben abzuändern. Ist aber die Welt gegenwärtig noch in demselben Zustand? Sehen wir nicht, wie eine Nation nach der andern aus unsrem Gesetzbuch ein Blatt nach dem andern entlehnt?"

Im zweiten Artikel erklärt der Zollverein seine Einwilligung, daß stets und in jeder Beziehung der Handel und die Schiffahrt britischer Unterthanen hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis auf den Fuß der begünstigtsten Nationen gestellt sein sollen.

Digitized by Google

Diese Bewilligung ist schwer getadelt worden, weil der Zollverein dadurch ein Unterhandlungsmittel sich habe aus den Händen winden lassen, das er bei den überseeischen Staaten zu Gunsten des Absatzes deutscher Industrie hätte verwerthen können. Wenn in der preußischen Staatszeitung darauf geantwortet worden, man habe nur in Bezug auf zwei Artikel nicht zu thun sich verpflichtet, was man in Bezug auf alle Artikel des größeren überseeischen Verkehrs nicht thun wolle, so scheint dabei vergessen zu sein, daß der niederländische Vertrag, zwei Jahre vorher, allerdings Differentialzölle eingeführt hatte, wenn sie auch bald genug wieder aufgegeben waren. Diese Thatsache ward aber durch den englischen Vertrag geradezu wieder in Erinnerung gebracht, da die beiden Artikel — Zucker und Reis — offenbar deshalb von den Engländern namhaft gemacht waren, weil grade diesen Artikeln im niederländischen Vertrag zu Gunsten Hollands ein ermäßigter Zollsatz gewährt worden. Daß das System des Zollvereins überhaupt und mit einiger Consequenz Differentialzölle ausschließe, läßt sich um so weniger behaupten, da der amerikanische Vertrag auf solche Ideen basirt war, und da im belgischen Differentialzölle wirklich eingeführt worden sind. Um so mehr aber muß es auffallen, daß die Bewilligung hinsichtlich der beiden wichtigen Artikel den Engländern als ein reines Geschenk — ohne irgend eine Gegenleistung — dargeboten wird.

b) Der Notenwechsel (1842—1845).

Die Correspondenz, welche seitdem (1842—45) zwischen der preußischen und der britischen Regierung über Tariffragen stattgefunden, läßt, soweit sie zur öffentlichen Kunde gelangt ist, einen unerfreulichen Eindruck zurück. Es sind voluminöse Erörterungen, Beschuldigungen und Gegenbeschuldigungen, die,

Digitized by Google

weit entfernt ein Verständniß zu erleichtern, offenbar von demselben immer weiter ablenken. Die englische Regierung machte den Versuch, auf diplomatischem Wege durch ihre in Berlin accreditirten Organe, auf die Entschließungen der Zollconferenzen Einfluß zu gewinnen. Noch mehr, sie hielt sich berechtigt, über gewisse Veränderungen im Tarif, als über feindselige Maaßregeln, Klage zu führen. Daß jener Versuch vergeblich blieb, daß diese Klage zurückgewiesen ward, braucht nicht gesagt zu werden. Ganz ebenso fruchtlos blieb das Bemühen der preußischen Regierung, und mußte es bleiben, unter Beziehung auf englische Parteischriften die britische Regierung von den Mängeln des britischen Tarifs zu überzeugen. Die gegenseitige Verstimmung, auch beim Publicum in beiden Staaten, konnte durch das Bekanntwerden des Notenwechsels nur vermehrt werden. In Deutschland machte es ferner einen sehr übeln Eindruck, daß man die Ergebnisse der Zollconferenz zuerst aus englischen Journalen und aus den Aeußerungen des Ministers im britischen Parlament vernahm. Die preußische Regierung sah ihre selbstständige Stellung, England gegenüber, in Zweifel gestellt, und zu gleicher Zeit sah sie sich von England mit Vorwürfen überhäuft. Die reichlichen theoretischen Discussionen, die zur Begründung dieser Vorwürfe und zu deren Abwehr aufgeboten wurden, möchten vielleicht auf der Rednerbühne, der der Kampf der Principien einmal angehört, mehr Glück gemacht haben. Zum Ziele konnte das Alles um so weniger führen, da beiden Regierungen die Hände gebunden waren — der britischen durch das Parlament, der preußischen durch die Zollconferenz. Der Hauptwerth dieser diplomatischen Correspondenz möchte darin bestehen, daß man daraus sehr anschaulich die Lehre sich abstrahiren kann, wie viel besser ein jeder Staat thut, seine Tarifverhältnisse nach dem eignen, wohl-

Digitized by Google

erwogenen und klar erkannten, inneren Bedürfniß zu ordnen, anstatt sich darüber in Discussionen mit solchen Staaten einzulassen, die bei gleichen Tendenzen durch den Conflikt der Interessen von einer Verständigung zurückgehalten werden.

17. Der nicht-ratificirte Vertrag mit den Vereinigten Freistaaten von Nordamerika (1844).

Eine ähnliche Lehre drängt sich auf bei der Betrachtung des Vertrages mit Nordamerika, dessen Ratification vom Senat der Vereinigten Staaten abgelehnt worden. Nordamerika und der Zollverein befinden sich, wenn nicht in der gleichen, doch in sehr ähnlicher Lage in Bezug auf das Verhältniß zwischen der Bodencultur und der Industrie. Der Widerstreit des Grundsatzes einer Beschützung der heimischen Gewerbthätigkeit mit der Theorie des möglichst freien Tauschverkehrs mit dem Ausland ist in Nordamerika um so schroffer ausgeprägt, weil die letztere Theorie sich nicht allein auf die Ansprüche der Consumenten beruft, sondern auch die Interessen der Pflanzer, also die ursprüngliche, in der früheren Colonialgeschichte ausschließliche Ausbeutung der Bodencultur geltend macht. So liegen denn mächtige Interessen daselbst gegen einander zu Felde, und zwar mit solcher Heftigkeit, daß im vorigen Jahrzehent selbst das Bestehen der Union durch den Kampf gefährdet schien. Die Industrie bewacht eifersüchtig die Zugeständnisse, welche sie der Gegenpartei abgerungen, und welche sie unter nicht allzu festen Bürgschaften zu besitzen glaubt. Es war zu erwarten, daß sie mit allem Ungestüm der aufstrebenden Jugend, und mit der ganzen Erregbarkeit des Volkscharakters sich erheben würde, sobald sie ihre Interessen mittelbar oder unmittelbar bedroht halten mochte.

Digitized by Google

Es mag wohl ein richtiger Gedanke gewesen sein, der in einem Augenblick, als der Sturm einer ernstlichen Zerwürfniß mit Großbritannien kaum beschworen schien, der vorigen Regierung der Vereinigten Staaten den Versuch nahe legte, nächst der Seemacht Frankreichs auch die Handelsmacht Deutschlands in's amerikanische Interesse zu ziehen. Als eine Demonstration gegen England war der zu Anfang des Jahres 1844 abgeschlossene Vertrag in Amerika, wie in Deutschland, und vor Allem in England selbst aufgefaßt, noch ehe der Inhalt genauer bekannt war. Aber eine solche Demonstration, um eine feste und dauernde politische Beziehung zu begründen, mußte in gemeinsamen und tiefeingreifenden Interessen beider Länder, die einander für's Erste commerciell näher treten sollten, ihre Hauptstütze finden. Die Industriellen des Zollvereins versprachen sich goldene Berge von den nur in allgemeinen Umrissen angedeuteten Stipulationen. Es steht dahin, ob nicht solche Erwartungen einer schmerzlichen Täuschung entgegen gingen, selbst wenn diese Stipulationen sämmtlich in's Leben getreten wären. Denn es fand sich, daß die Vereinigten Staaten im Wesentlichen den folgenden Zollvereins-Erzeugnissen eine Ermäßigung von 10 bis 15 pCt., verglichen mit dem Tarif von 1842, zugestanden hatten. Nicht mehr als 20 pCt. nämlich vom Werth sollte der Eingangszoll betragen für wollene, kammwollene und baumwollene Handschuhe, Mützen und Binden; für Strumpfwaaren; für musicalische Instrumente (Pianofortes ausgenommen); nicht mehr als 15 pCt. für alle Fabricate aus Flachs und Hanf (Packleinewand ausgenommen); für Thibet, Merinos, und alle Fabricate von Seide oder Kammwolle, oder aus beiden gemischt; für Spiegelglas, Spielzeug, Dosen von Papiermaché, Bleistifte, lithographische Steine, Schwarzwälder Uhren; für kölnisch Wasser, Nadeln, Broncewaaren, Hobel-

Digitized by Google

eisen, Scheeren, Sicheln, Feilen, Sägen und Angelhaken, Gold-, Silber- und Kupferdraht, Blattzinn, Darmseiten; für Offenbacher Lederwaaren; endlich nicht mehr als 10 pCt. für Zwirnspitzen, Zwischensatz, Gallonirungen, Tressen, Troddeln, Knäufe, Gold- und Silbersterne; für Mineralwasser, Zink und aufgemachte Hasenhaare.

Dagegen versprach der Zollverein, amerikanische Baumwolle auch ferner zollfrei eingehen zu lassen, und den Zoll auf amerikanischen Reis nicht zu erhöhen; er gewährte eine Ermäßigung von 2 ℛ auf den 3 ℛ betragenden Satz für Talg zu Gunsten der Einfuhr von amerikanischem Schweinefett, und eine Reduktion zu Gunsten amerikanischen Tabacks, von welcher die Gegner des Vertrags berechneten, daß sie auf das Pfund Blätter etwa 1 Cent, auf das Pfund Stengeltaback etwa 1½ Cent betragen, und die jährliche Einfuhr um höchstens 5- bis 6000 Fässer vermehren werde.

Die Vertreter der Urproduktion ließen sich diese Gunst gefallen, die jedenfalls durch kein Opfer ihrerseits erkauft war; sie scheinen auch nicht ohne Besorgniß gewesen zu sein, daß die Ablehnung des Vertrages eine Erhöhung des Zollvereinstarifs für einige Stapelartikel der amerikanischen Ausfuhr zur Folge haben dürfte.

Die Concessionen dagegen, welche der Zollvereinsindustrie gemacht werden sollten, was auch ihr wirklicher Werth sein mochte, schienen dem amerikanischen Gewerbstande zu viel. Auch beunruhigte ihn der Gedanke, daß dieselben Reduktionen für die gleiche Einfuhr aus England würden in Anspruch genommen werden, und es ist in der That nicht klar zu sehen, wie man den Engländern die Gleichstellung hätte weigern können, ohne den englischen Vertrag (erneuert am 6. August 1827 für unbestimmte Zeit, unter dem Vorbehalt zwölfmonatlicher Kündigung) sofort aufzugeben.

Digitized by Google

Ganz besonders bedenklich aber erschien das Beginnen, den Tarif auf dem Wege diplomatischer Verhandlungen, also ohne die gewohnte und vollständige Mitwirkung der gesetzgebenden Gewalt abzuändern. Verträge werden bekanntlich nur vom Senat ratificirt; zwei Drittheile der Stimmen sind erforderlich; und die Verhandlung wird bei verschlossenen Thüren geführt. Also, hieß es, da man es durch offenen Angriff nicht vermöge, so wolle man das Schutzsystem heimlich, hinter dem Rücken der Gesetzgebung, und allmälig untergraben.

In allen Staaten mit Volksvertretung, bei allen Völkern, welche gewohnt sind, ihre Interessen selbst und ohne Bevormundung wahrzunehmen, wird eine Veränderung des Tarifs, die auf diplomatischem Wege angebahnt worden, stets mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und, wenn sie auch durchgeht, mit Argwohn und Mißvergnügen aufgenommen werden. Die englische Geschichte bewahrt lehrreiche Beispiele. Der Abschluß und die Ratification von Staatsverträgen gehört bekanntlich zu den Prärogativen der Krone. Aber an die Mittheilung derselben knüpft sich eine Discussion, und sofern zur Ausführung derselben eine Maaßregel der Gesetzgebung erforderlich ist, unterliegen ihre Bestimmungen der Sanktion des Parlaments. Im Utrechter Handelsvertrag (1713) hatten Frankreich und England sich verheißen, einander gegenseitig auf den Fuß der begünstigtsten Nation zu stellen. Das erforderte eine entsprechende Abänderung des Tarifs, und die Bill, welche deshalb eingebracht war, scheiterte in einem der heftigsten parlamentarischen Stürme jener, durch Parteikämpfe gewaltig bewegten Zeit. So blieben die betreffenden Artikel des in aller Form abgeschlossenen Vertrages gänzlich ohne Wirkung. Glücklicher, als diese Minister von 1713, war Pitt, der erkannt hatte, daß die britische Industrie

Digitized by Google

keines bedeutenden Schutzes mehr bedürfe, und daß das Prohibitivsystem, mit der besondern Ungunst gegen die Einfuhr aus Frankreich, nur eine Prämie für den ganz unvermeidlichen und unvertilgbaren Schmuggelhandel abgebe. Er ließ durch William Eden (nachmaligen Lord Auckland) am 26. Sept. 1786 einen Handelsvertrag mit dem Cabinette von Versailles abschließen, wodurch französischen Bodenprodukten und einigen französischen Modeartikeln der Zugang in England eröffnet, dagegen aber sehr wichtigen Zweigen der britischen Industrie der Zugang in Frankreich zu sehr ermäßigten Zöllen erleichtert wurde. Während nun in Frankreich bittere Klagen der durch die britische Mitbewerbung erschreckten Fabrikanten ertönten, brachte Pitt die nöthigen Tarifänderungen, doch nur mit Mühe, durch's Parlament, und nicht ohne daß die Opposition, indem sie die Angelegenheit als eine Parteifrage auffaßte, dem englischen Unterhändler vorwarf, er habe in seiner Unwissenheit die besten Interessen des Landes aufgeopfert, denn es sei doch immer möglich, daß die französische Industrie sich nacheifernd auf die Stufe der britischen erheben werde.

Als Parteifrage ward der preußisch-amerikanische Vertrag jenseits des Oceans auch behandelt. Die Wiedererwählung des Präsidenten schien von dem Erfolg zweier Unternehmungen — des genannten Vertrages und der Einverleibung von Texas — abzuhängen. Grund genug, alle Einwendungen, welche Inhalt oder Form darbot, begierig auszubeuten. Die Verfassungsgeschichte der Vereinigten Staaten enthält zwei Vorgänge, welche gegen das Formelle der beabsichtigten Maaßregel einen erwünschten Angriffspunkt hergeben konnten. Im Jahr 1796 und wiederum 1816 hatte, bei Gelegenheit von Verträgen mit Großbrittannien, das Haus der Repräsentanten behauptet, die Gesetzgebung sei durch den

Digitized by Google

Abſchluß der Verträge in ihrem Urtheil über die Zweckmäßigkeit derſelben, alſo auch in ihrer Entſcheidung über die Maaßregeln, ohne welche der Vertrag nicht zur Wahrheit werden kann, keineswegs gebunden. Beide Male hatte das Haus der Repräſentanten ſich bewegen laſſen, dem Anſpruch keine Folge zu geben; aber er konnte ſich erneuern.

Indeſſen, die Sache iſt dies Mal gar nicht bis an's Haus der Repräſentanten erwachſen. Der Senat ließ ſich durch einen Ausſchuß über den vorliegenden Vertrag Bericht erſtatten. In dieſem Bericht wird ausgeſprochen, die Verfaſſung habe der geſetzgebenden Gewalt, alſo dem Congreß, in der üblichen Form der Discuſſion und Beſchlußnahme beider Häuſer, die Macht ertheilt, den Handel zu regeln und Zölle aufzulegen. Ein Vorgreifen der zur Aufrichtung von Staatsverträgen befugten Gewalt ſei ein Eingriff in die Gerechtſame der Geſetzgebung, und mit dem Weſen der Verfaſſung im Widerſpruch. Mit ſcharfen und kräftigen Worten ward insbeſondre die vollziehende Gewalt an die enger geſteckte Grenze ihrer Amtsbefugniß erinnert.

Am 17. Juni 1844 ergaben ſich 27 Stimmen für den Vertrag, 18 dagegen. 30 Stimmen waren zur Ratification erforderlich; mithin ward der Vertrag auf die Tafel gelegt, das iſt, er fiel zu Boden.

18. Der belgiſche Vertrag (1. September 1844).

a) Deutſchland, Holland und Belgien.

Das Jahr 1844 ſah, ſtatt dieſes verunglückten Vertrages, einen andern ins Leben treten — den belgiſchen — an welchen noch höher geſpannte Erwartungen ſich knüpften. Sind dieſe Erwartungen bis jetzt auch nicht erfüllt, ſo fahren ſie doch fort, in einer Weiſe die öffentliche Meinung zu be-

Digitized by Google

wegen, welche das Herannahen des Zeitpunktes zu verkündigen ſcheint, wo die Handelspolitik des deutſchen Zollvereins ihre bisherigen Schwankungen mit einem feſten Syſtem wird vertauſchen müſſen.

Die weitſchichtigen politiſchen Betrachtungen, welche zum tieferen Verſtändniß der gegenſeitigen Stellung von Deutſchland, Holland und Belgien erforderlich ſind, können hier nur in wenigen Zügen angedeutet werden.

Der Pakt einer gemiſchten Ehe zwiſchen Holland und Belgien, im Jahr 1815 unter der feierlichſten europäiſchen Sanktion aufgerichtet, war in den Stürmen des Jahres 1830 zerriſſen. Die Auseinanderſetzung beider Parteien iſt ſpäter, in Folge einer völkerrechtlichen Transaktion, berichtigt.

Somit war das Bollwerk zerſtört, das der Wiener Congreß gegen die Wiederkehr der alten Tendenzen Frankreichs hingeſtellt hatte. Es bedurfte nicht des Frohlockens der franzöſiſchen Tribüne, um alle Weiterblickenden im deutſchen Vaterlande zu überzeugen, in welchem Maaße das mühſam errungene Vertheidigungsſyſtem neuerdings bloßgeſtellt worden.

Für Deutſchland entſprang, wenn man nicht Alles preisgeben wollte, aus der unvermeidlich gewordenen Auflöſung des Königreichs der Niederlande, wenigſtens die Möglichkeit, zu einem der beiden Theile ſich in eine engere Beziehung zu ſetzen. Eine geſunde Politik wies unverkennbar darauf hin, und das Gebiet der materiellen Intereſſen mochte leicht ein zuverläſſigeres Bindungsmittel auffinden laſſen, als wenn man Sympathieen anderer Art zum Stützpunkt eines politiſchen Bündniſſes hätte aufſuchen wollen.

Wenn der niederländiſche Vertrag von 1839 einem ſolchen Gedanken ſeinen erſten Urſprung verdankt haben ſollte (was nach den oben angeführten Umſtänden mehr als zweifelhaft bleibt), ſo belehrte das unleidliche Ergebniß bald genug,

Digitized by Google

daß auf diesem Wege die Intention nicht zu erreichen sei. Die späteren Verhandlungen über den Anschluß Luxemburgs zeigten vollends, wie wenig das Verbleiben dieser Provinz im deutschen Bunde auf eine Berücksichtigung deutscher Interessen abseiten Hollands zählen lasse. Denn es ward kein Geheimniß daraus gemacht, daß holländische und nicht deutsche Interessen maaßgebend sein müßten, wenn es sich darum handle, hinsichtlich der Stellung Luxemburgs zum deutschen Zollverein einen Entschluß zu fassen.

Was Belgien anlangt, so war für jeden künftigen Kriegsfall die Neutralität dem jungen Königreich zwar als Mitgift im Voraus verbürgt, aber ohne, wie die Neutralität der Schweiz, durch natürliche Gränzen gesichert zu sein. Die Hinneigung der belgischen Politik zur französischen war demungeachtet in kurzer Frist sprüchwörtlich geworden. In Bezug auf die materiellen Interessen erschwerte indessen offenbar die vorgerückte Industrie Belgiens eine vollständige Einigung mit Frankreich ebensosehr als mit Deutschland. Unter diesen Umständen gewann der Zwiespalt der Volkselemente, die Belgien in seinem Schooße trägt, eine verdoppelte Bedeutung. Neben dem leitenden wallonisch-französischen Volksstamm ringt der zurückgesetzte vlämisch-deutsche nach einer gleichberechtigten Stellung. Der Friedenszustand mit seinen gesammten Beziehungen des Verkehrs läßt der auswärtigen Politik einen weiten Spielraum, dessen sich, zu Gunsten Deutschlands oder Frankreichs, die beiden Parteien zu bemächtigen nicht verfehlten. So war es denn Nichts weniger als entschieden, daß Deutschland nicht seine Anziehungskraft in Belgien erproben, und durch irgend eine commerielle Annäherung an Belgien zugleich das Mittel finden könnte, der Eifersucht des Holländers abzugewinnen, was seine zähe Sprödigkeit zu versagen schien.

Digitized by Google

b) Verhandlungen mit Belgien über einen Schiffahrtsvertrag (1834 — 1842).

Dies vorausgeschickt, wird von den einzelnen Anläſſen der Unterhandlung zwiſchen Belgien und dem Zollverein zu reden ſein.

In belgiſchen Häfen ſind preußiſche Schiffe zwar in Bezug auf die Abgaben vom Schiffskörper den einheimiſchen gleichgeſtellt, aber die Einfuhr auf einheimiſchen Schiffen hat einen Rabatt von 10 pCt. an den Waarenzöllen vor der Einfuhr aller fremden Flaggen voraus. In den Waarenzöllen macht Preußen bekanntlich keinen Unterſchied in Bezug auf die Flagge; es ergriff daher ein anderes Mittel, um den Vorbehalt zu erwidern, der in Belgien zu Gunſten der Nationalflagge ſtattfindet: es ließ von der Einfuhr auf belgiſchen Schiffen (welche ſonſt in den eigentlichen Schiffahrtsabgaben gleichgeſtellt waren) die außerordentlichen Flaggengelder erheben, welche die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 für die entſprechenden Fälle verfügt hatte. Belgien hielt ſich berechtigt, über einen Mangel an vollkommener Gegenſeitigkeit Klage zu führen. Die Lage der Sache war einfach dieſe: die preußiſche Flagge war in Belgien auf den Fuß der begünſtigtſten (fremden) geſtellt, und ſomit, hinſichtlich der Waarenzölle, doch noch ungünſtiger als die einheimiſche; wäre in Preußen die belgiſche hinwiederum auf den Fuß der begünſtigtſten geſtellt worden, ſo theilte ſie ohne Ausnahme jegliche Berechtigung der einheimiſchen. Man erkennt darin einen Beweis mehr, daß Gegenſeitigkeit ſehr ſchwer zu erreichen iſt, ſo lange der eine Theil gar nicht dazu angethan iſt, die Abſtufungen im Syſtem des andern Theiles zu erwidern, das iſt, wenn der eine Theil ſeinen Zugeſtändniſſen nicht den gehörigen Werth geben kann, weil er von vorne herein Nichts, oder nur ſehr Weniges, vorenthält. Uebrigens hat Preußen

Digitized by Google

die bekannte englische Definition der Gegenseitigkeit von Belgien sich nicht aufdringen lassen. Es beharrte in den Jahren 1834, 1836 und wiederum 1840 dabei, der belgischen Flagge die vollkommene Gleichstellung mit der preußischen zu verweigern, war aber zugleich bereit, einen Schiffahrtsvertrag auf der Grundlage vollständiger Reciprocität zu unterhandeln. Belgien schien, in einer Note vom 24. Mai 1837, auch seinerseits geneigt, auf dieser Grundlage zu unterhandeln, ohne daß diese Angelegenheit im Lauf der genannten Jahre einen namhaften Schritt vorwärts gegangen wäre. Bemerkenswerth ist, daß Preußen im Jahr 1839 bei Belgien zuerst auf die Assimilirung der Nordseehäfen mit den preußischen angetragen hatte, welche von englischer Seite im Vertrag von 1841 zugestanden ist. Endlich wurden die belgischen Erklärungen gar rückläufig, indem die belgische Regierung im Januar 1840 nur noch von einer Gleichstellung der Tonnengelder hören, und im März 1842 selbst diese für preußische Schiffe nicht verlängern wollte, wenn nicht die bestimmte Aussicht auf den Abschluß eines Handelsvertrages hinzukäme, „um deren Fortdauer zu rechtfertigen."

c) Verhandlungen mit Belgien über einen Handelsvertrag (1840 — 1844).

Noch auffallender, wo möglich, ist das Benehmen der belgischen Regierung in Bezug auf den mit dem Zollverein beabsichtigten Handelsvertrag. Diese Erweiterung der ursprünglichen Basis der eingeleiteten Verhandlungen hatte die belgische Regierung selbst auf die Bahn gebracht, und (14. Jan. 1840) ernstliche Untersuchungen (des études sérieuses) über die gesammten Handelsbeziehungen mit Deutschland anzustellen verheißen. Das Ergebniß ließ ziemlich lange auf sich warten; die belgischen Wünsche kamen stückweise zum

Digitized by Google

Vorschein; unter Anderm ward (24. Mai 1842) eine beträchtliche Herabsetzung des Eingangszolles für belgisches Eisen und Leinengarn begehrt, nachdem ein belgisches Gesetz (26. Juli 1841) den Zoll auf preußisches Leinengarn erhöht, und ein zweites (25. Februar 1842) grobe Leinewand schwerer belastet hatte.

Nach dieser Probe kann man einigermaaßen vorbereitet sein auf Dasjenige, was noch kommen sollte.

Am 16. Juli 1842 schloß Belgien einen Handelsvertrag mit Frankreich. Durch diesen adoptirte Belgien, dem Zollverein gegenüber, die hohen, französischen Leinenzölle.

„In der That", sagt die preußische Denkschrift vom 18. Juli 1844, „in der That konnten und mußten die Vereinsstaaten die Uebereinkunft mit Frankreich als eine schwere Verletzung ihrer Interessen, als eine wahrhafte Handelsfeindseligkeit betrachten, gegen welche sie, nach ihrer Zollgesetzgebung, zu Repressalien hätten schreiten müssen. Für diese nun bot sich in erster Linie das belgische Eisen dar."

In diesem Sinn ließ Preußen sofort, und vor der Ratification des französisch-belgischen Vertrages, in Brüssel die dringendsten Vorstellungen thun, und unterstützte sie durch die erwähnte Androhung. In Folge derselben verpflichtete sich Belgien, die an Frankreich bewilligte Begünstigung für Weine und Seidenwaaren auf die gleichen Artikel aus dem Zollverein auszudehnen. Daher in dem belgischen Gesetz vom 6. August 1842 die Bestimmung, „daß der König im Interesse des Landes die durch Art. 2 der Convention festgesetzten Reduktionen auf andere Staaten soll ausdehnen können", und daher der Beschluß vom 28. August 1842, durch welchen die Ausdehnung auf die betreffenden Einfuhren des Zollvereines, jedoch nur provisorisch und in Abwartung

Digitized by Google

des Ergebniſſes der Unterhandlungen mit Deutſchland, verfügt wurde.

Ungeachtet dieſe bloß vorläufige Geltung, wie die preußiſche Denkſchrift vom 18. Juli 1844 anführt, der Verabredung nicht entſprach, ſo ließ Preußen ſich doch bewegen, die von Belgien lebhaft gewünſchte Ermäßigung für den Tranſit auf der Eiſenbahn zwiſchen der belgiſchen Gränze und Köln, gleichfalls proviſoriſch eintreten zu laſſen. Die preußiſche Note vom 17. März 1843 mochte mit Recht darin den deutlichen Beweis des aufrichtigen Wunſches bemerkbar machen, den Preußen hege, die Handelsverbindungen zwiſchen beiden Ländern zu beleben; eine Aeußerung, zu welcher die Denkſchrift vom 18. Juli 1844 ergänzend hinzufügt, „die belgiſche Regierung würde ſich in einem Irrthum befinden, der nachtheilige Folgen haben könne, wenn ſie etwa glaubte, das eigene Intereſſe verhindere die preußiſche Regierung, dieſe Zollermäßigung wieder aufzuheben.“

Inzwiſchen gingen die Unterhandlungen ſtoßweiſe und mit längeren Intervallen fort. Belgien war durch ſeine franzöſiſche Uebereinkunft ſo gebunden, daß es ſchwer zu ſagen war, wie es mit dem beſten Willen erkleckliche Zugeſtändniſſe an den Zollverein hätte machen ſollen. In dieſer Verlegenheit ſcheint es zu dem eigenthümlichen Auskunftsmittel gegriffen zu haben, Alles zu begehren und Nichts dafür anzubieten. Es verlangte ausſchweifende Begünſtigung ſeines Eiſens, und verlangte dieſelbe (29. Juni 1843) als Ausgleichung für das Beſtehenlaſſen der Handels- und Schiffahrtsbegünſtigungen, die der Zollverein bereits genieße, ſowie für neue etwa noch hinzuzufügende Conceſſionen. Dieſe Erklärung, ſagt die preußiſche Denkſchrift, hätte als ein offenbares Abbrechen der Unterhandlungen betrachtet werden können. Dazu kamen noch neue Erlaſſe, welche den Handel zwiſchen Belgien und dem Zollverein erſchwerten.

Digitized by Google

Der Zollverein ließ ſich noch nicht von ferneren, verſuchsweiſe gemachten Anerbietungen zurückſchrecken. Er bot eine Ermäßigung von 50 pCt. des Ausgangszolles von Wolle. Belgien erklärte am 31. Oktober 1843 und noch beſtimmter am 18. März 1844 die Erfüllung ſeiner Wünſche in der Eiſenfrage als unerläßliche Bedingung für den Abſchluß eines Vertrages. Belgien beſchützt durch einen Eingangszoll von 5 Franken auf 100 Kilo ſein Gußeiſen, und verlangte deſſen zollfreie Zulaſſung im Zollverein; dazu verlangte es für ſein Stangeneiſen im Zollverein einen Satz, der wenig mehr als die Hälfte desjenigen Satzes beträgt, den der belgiſche Tarif auf fremdes Stangeneiſen legt.

Das iſt noch nicht Alles. Die für den Zollverein gar wenig beſagende Gleichſtellung ſeiner Weine und Seidenwaaren mit den franzöſiſchen ward zweimal erneuert; das zweite Mal (5. Nov. 1843) nur erſt nachdem der preußiſche Geſandte (am 21. Oktober) „ernſtlich an die Möglichkeit von Repreſſalien für den Fall erinnert hatte, daß die fraglichen Zugeſtändniſſe zurückgenommen würden."

Die belgiſche Regierung war ſich ſehr wohl bewußt, daß dieſe Androhung nur allzu gegründet ſei. Zum Zeugniß hat die preußiſche Denkſchrift es der Mühe werth erachtet, zwei Reden eines belgiſchen Miniſters anzuführen. Das erſte Mal (im December 1843) gab derſelbe die folgende Auseinanderſetzung: — „Wir haben Deutſchland dieſe Vortheile durch den königlichen Beſchluß vom 28. Auguſt 1842 bewilligt, welcher ſeitdem zweimal erneuert worden iſt. Ich will den ehrenwerthen Redner nur fragen, welche Handlung der Feindſeligkeit Deutſchland zu jener Zeit gegen uns begangen hatte? Hatte es ſeinen Tarif zu unſerm Nachtheile verändert? Nein. Zu dieſer Zeit hatte in ſeinem Zolltarif durchaus keine Veränderung ſtattgefunden. Dennoch hatten

Digitized by Google

wir durch die Uebereinkunft vom 16. Juli unſern status quo Deutſchland gegenüber verändert. Wir hatten vermöge dieſer Uebereinkunft den quasi Prohibitivtarif Frankreichs hinſichtlich der Leineninduſtrie an die deutſch-belgiſche Gränze verlegt. Wir haben vorläufig Deutſchland die nämlichen Vortheile bewilligt, und zwar in Erwartung des Ergebniſſes der mit dieſem Lande eröffneten Unterhandlungen. Wir haben ſie auch deßhalb bewilligt, weil wir den status quo unſeres Tarifs gegen die deutſche Leineninduſtrie verändert hatten. Und noch mehr, meine Herren, die Uebereinkunft vom 16. Juli iſt ein ganz neuer Akt in der Handelsdiplomatie; es iſt die erſte Uebereinkunft, durch welche das neue Belgien, die Regierung des unabhängigen Belgiens, eine Uebereinkunft über Differentialzölle mit einem andern Staate abſchloß. Es lag daran, meine Herren, dieſem Akte, wenn auch nur für den Augenblick, alles zu nehmen, was er Feindſeliges gegen andere Länder haben konnte." Bei einer andern Gelegenheit äußerte der Miniſter des Auswärtigen: — „Der ehrenwerthe Herr Desmet hat von dem metallurgiſchen Gewerbfleiße geſprochen; er hat das Bedauern ausgedrückt, daß er nicht den Gegenſtand von Schadloshaltungen für die Vortheile gebildet habe, welche der Beſchluß vom 28. Auguſt an Deutſchland bewillige. Aber, meine Herren, ich frage Sie im Intereſſe eben dieſes Gewerbfleißes, ſtand nicht zu befürchten, daß, wenn wir Deutſchland, ohne dazu verpflichtet zu ſein, unter dem Drucke einer exceptionellen Maaßregel belaſſen hätten, Deutſchland ſeinerſeits dahin gebracht worden wäre, ebenfalls eine exceptionelle Maaßregel gegen unſere Gußwaaren, unſer Eiſen ꝛc. zu ergreifen? Alsdann wären wir, ſtatt dem metallurgiſchen Gewerbfleiße die Erleichterung zu verſchaffen, welche Hr. Desmet ihm verſchaffen möchte, und welche ich, gleich ihm, zu erreichen ſuche, die Veranlaſſung von ſtrengen Maaßregeln geweſen, welche

Digitized by Google

den Untergang dieses so wichtigen und für das Land so werthvollen Gewerbfleißes beschleunigt haben würden."

d) Der Zollkrieg.

Und dennoch — dennoch ward die fragliche Concession über den 31. März 1844 hinaus nicht verlängert. Da endlich riß dem Zollverein die bis dahin unverwüstliche Geduld. Die preußische Denkschrift vom 18. Juli 1844 kündigte der belgischen Regierung den bekannten Differentialzoll gegen belgisches Eisen an, welchen die Vereinsstaaten im Voraus für den möglichen, nun eingetroffenen Fall einstimmig gefaßt hatten.

Daß der deutsche Zollverein diese Maaßregel sich selber schuldig war, darüber kann gar keine Frage sein. Während die starre Consequenz des englischen Systems wenigstens einem Jeden, der sich in dessen Terminologie einmal hineinstudirt hat, neckende Täuschungen erspart, weiß man in der That nicht, wie man die belgischen Züge einer siebenjährigen Unterhandlung charakterisiren soll. Die Verlegenheit, in welche eine schwache Regierung zwischen zwei mächtigen Nachbaren sich gedrängt sieht, hätte wohl das Abbrechen aller ferneren Verhandlung mit dem Einem derselben erklären mögen, schwerlich aber diese herausfordernde Erschöpfung aller erprobten Langmuth.

Die Ankündigung des Eisenzolls erwiderte Belgien durch einen Beschluß vom 28. Juli, welcher den preußischen Schiffen die Erstattung des Scheldezolls entzog und dieselben hinsichtlich der Schiffsabgaben in die Reihe der fremden, nichtbegünstigten versetzte.

Zum ersten Mal sah der Zollverein sich in einen förmlichen Zollkrieg verwickelt. Daß derselbe nicht von langer Dauer sein werde, ließ sich voraussehen. Die vlämische Par-

Digitized by Google

tei that das ihrige, um die Regierung zu mahnen, wie wenig es der ungetheilte Wille des belgischen Volkes sei, sich Frankreich unbedingt, und um den Preis der Feindschaft Deutschlands, in die Arme zu werfen. Die Maaßregel des Zollvereins hatte viel zu empfindlich die belgischen Interessen betroffen, als daß die Regierung nicht eine Verständigung hätte suchen sollen.

e) Der Friedensschluß und dessen mögliche Bedeutung.

Die Art freilich, *wie* man sie finden würde, war nicht vorauszusehen. Ueber den Verhandlungen ruht zur Zeit noch ein Dunkel. Es heißt indessen, der Grundgedanke sei von belgischer Seite ausgegangen, und zwar erst zwischen dem 1. und 15. August. Es ist bemerkenswerth, daß das *Zollvereinsblatt*, welches diese Notiz mittheilt, bereits am 19. August bedeutungsvoll und hinweisend auf eine demnächst zu erwartende belgische Note geäußert hatte: „Belgien hat es in seiner Macht, dem Zollverein ein vollständiges Surrogat für seinen eigenen Mangel an Nordseehäfen zu gewähren." Der französische Vertrag ließ Belgien einen so beengten Spielraum für Tarifconcessionen, daß es wirklich eines ganz neuen, einem andern Gebiete angehörenden Gedankens bedurfte, um Belgien in den Besitz eines geeigneten Unterhandlungsmittels zu setzen. Der belgische Minister scheint dies erkannt, und er scheint sich gegenüber einem Unterhändler gesehen zu haben, der vorzugsweise den Sinn hatte, auf die an unscheinbaren Anfang sich knüpfende Reihe von Ideen und Aussichten einer wesentlich neuen Handelspolitik des Zollvereins einzugehen.

Auffallend bleibt immer die Aeußerung, welche sich an der Spitze der preußischen Denkschrift vom 18. Juli 1844 findet: „das System der *Unterschiedszölle* und der Er-

Digitized by Google

höhung der Zollgebühren im Allgemeinen — Gegenſtände, welche letzteren Ortes die belgiſche Repräſentantenkammer und Regierung ſo lebhaft beſchäftigt haben — ſcheinen der Art, daß dadurch die Hoffnung eines wechſelſeitigen Einverſtändniſſes, das geeignet wäre, die Handelsverhältniſſe zwiſchen Deutſchland und Belgien inniger zu machen, in noch weitere Ferne gerückt wird" — dieſe Aeußerung bleibt ſehr auffallend, wenn man ſieht, daß der Vertrag vom 1. September 1844 eine ganze Folge von Differentialzöllen in ſich hält. Ermäßigung von 50 pCt. für belgiſches Eiſen, und Ausnahme deſſelben von künftigen Zollerhöhungen; Ermäßigung von 50 pCt. auf den Ausgangszoll der nach Belgien beſtimmten Wolle; von 50 pCt. auf den Eingang belgiſcher Käſe; Ermäßigung nicht allein des Zolls, ſondern auch der Acciſe (um 25 pCt.) für Zollvereinsweine; Differenz von 20 pCt. zu Gunſten der Seidenwaaren des Zollvereins; Ermäßigung des Eingangszolles von Nürnberger Waaren und Modewaaren des Zollvereins; freier Einlaß für 15000 Hammel aus Belgien jedes Jahr, u. dergl. m. Selbſt in den Schiffahrtsabgaben hat Preußen eine neue, differentielle Abſtufung ſich geſchaffen, indem es, ſolange der Zollrabatt für Ladungen unter belgiſcher Flagge in der indirekten Fahrt fortbeſteht, von den belgiſchen Schiffen die Hälfte des gegenwärtigen Satzes der außerordentlichen Flaggenabgaben erhebt.

Ihre Commiſſion darf ſich der Mühe einer Abwägung des Werthes dieſer und ähnlicher gegenſeitiger Zugeſtändniſſe überhoben halten. Sie darf es um ſo mehr, da die entſchiedenſten Lobredner des belgiſchen Vertrages mit dürren Worten ausgeſprochen haben, offenbar habe der Vertrag vom 1. September für den Zollverein nur inſofern Werth, als dieſer Vertrag dem Zollverein die Ausführung eines überſeeiſchen Differentialzollſyſtems ermöglicht.

Digitized by Google

Die belgiſche Kammer ihrerſeits hat durch das Organ ihrer Centralſektion ausgeſprochen: der eigentliche Schwerpunkt des Vertrages ſei weniger in den ſtipulirten gegenſeitigen Begünſtigungen in den Eingangszöllen, als in der engeren Verbindung zu ſuchen, in welche Belgien durch Oeffnung ſeiner Häfen und Geſtattung des freien Tranſit zu Deutſchland treten würde. Man wird nicht irregehn, wenn man auch dieſes Urtheil mit der Vorausſetzung eines überſeeiſchen Differentialzollſyſtems, wenn man es mit der Idee in Verbindung bringt, welche der Miniſter Rothomb am 23. April 1844 auf der Tribüne entwickelte, daß nach dem einſtigen Beitritt Hannovers, nach der Erwerbung alſo von Nordſeehäfen, der deutſche Zollverein im Stande ſein werde, ſeinen auswärtigen Handel zu organiſiren, und die 200 Millionen an Colonialprodukten, die er jährlich importire, gegen die Erzeugniſſe ſeiner eigenen Induſtrie einzutauſchen.

Fragt man nach demjenigen Theil des Vertrages vom 1. September, welchem eigentlich die angedeutete Wirkung zugeſchrieben wird, ſo wird man, nächſt den Beſtimmungen des Art. 18 über die Befreiung für den Tranſit auf der Eiſenbahn, auf den zweiten Abſatz des Art. 4 verwieſen, welcher folgendermaaßen lautet: —

„Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des andern Theils in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, ſollen dort zum Verbrauch, zum Tranſit, oder zur Wiederausfuhr beſtimmt, oder endlich, nach dem Belieben des Eigenthümers oder ſeiner Machthaber, in Entrepôt gebracht werden können, ganz unter denſelben Bedingungen, und ohne größeren Lagergebühren, Bewachungs- oder ſonſtigen Koſten dieſer Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welche die auf Nationalſchiffen angebrachten Waaren unterliegen."

Digitized by Google

Es springt nun zuvörderst in's Auge, daß wohl diejenigen Differentialzölle in der Wirklichkeit der Dinge vorhanden sind, welche auf die beiderseitige Ein- und Ausfuhr sich beziehen, wie sie oben nach den Artikeln 19 bis 26 übersichtlich angeführt worden, während das überseeische Differentialzollsystem, von welchem in keinem der dreißig Artikel eine Sylbe verlautbart, zur Zeit nur im Reich der Möglichkeit, im Spiegel der Zukunft und, wenn man will, der Phantasie, anzutreffen ist.

Daß auch die Letztere bei der Ausmalung der Wirkungen nicht ganz unthätig geblieben, läßt das Motto errathen, durch dessen allwöchentliche Wiederholung ein lebhafter Schriftsteller das Publicum ein Vierteljahr hindurch unterhalten hat: —

„Durch den belgischen Vertrag ist der Zollverein in den Stand gesetzt, Motive zu geben — den Holländern, daß sie Deutschland große Concessionen machen — den deutschen Uferstaaten und Seestädten, daß sie sich dem Zollverein anschließen — den Nordamerikanern und Brasiliern, daß sie sich zu wechselseitig vortheilhaften Handelsverträgen verstehen — dadurch erlangt der Zollverein die Macht, seinen auswärtigen Handel der Art zu reguliren, daß er künftig sein großes Bedürfniß an Colonialwaaren, dessen Werth der belgische Minister Rothomb jetzt schon zu hundert Millionen Gulden schätzt, in eigenen Manufakturwaaren bezahlen wird, und seine eigene Consumtion an Colonial- und Manufakturwaaren wird verdoppeln können — *vorausgesetzt*, daß der deutschen Industrie der ihr erforderliche Schutz zu Theil wird. Alles beruht jetzt auf der Energie und Intelligenz Preußens."

Wenn selbst diesem Lobgesang auf den Genius des belgischen Vertrages ein so bedenklich bedingungsweiser Schluß

Digitized by Google

angehängt iſt; wenn von den ſämmtlichen, drei Wochen nach der Unterzeichnung des Vertrages vom 1. September 1844 als erreichbar verkündeten Wirkungen, bis heute noch keine einzige in Erfüllung gegangen; ſo wird es doppelt beziehungsvoll, daß man in dem „handelspolitiſchen Teſtament“ den Ausſpruch lieſet: der Erfolg des belgiſchen Vertrages ſei verhindert worden, weil man den rechten Hebel nicht angeſetzt habe.

Bis jetzt hat Ihre Commiſſion einzig nur aus dem Text der Verträge die Bedeutung derſelben zu entlehnen ſich beſtrebt. Hier zum erſtenmal ſieht ſie ſich in die Nothwendigkeit verſetzt, auch die, freilich nicht ſo zuverläſſigen, Erörterungen der Preſſe in den Kreis ihrer Betrachtungen zu ziehen. Es konnte davon um ſo weniger Umgang genommen werden, als es darauf ankam, den Widerſpruch zur Anſchauung zu bringen, der zur Zeit zwiſchen dem in Handlungen ausgeprägten Syſtem des Zollvereins und zwiſchen derjenigen Handelspolitik zu Tage liegt, welche von einem nicht unbedeutenden Theil der deutſchen Preſſe empfohlen wird.

Es iſt nämlich aus der Geſchichte der bis hieher entwickelten Vorgänge klar, daß der Zollverein, und Preußen in diplomatiſcher Vertretung deſſelben, keineswegs gleichgültig iſt gegen die Behandlung, welche ſeiner Flagge in fremden Häfen zu Theil wird, daß man aber, wie der engliſche Vertrag zur Genüge zeigt, in der Geltendmachung dieſer Intereſſen auf halbem Wege ſtehen geblieben iſt. Es iſt ebenſo klar, daß der Zollverein bei verſchiedenen Anläſſen eine gelegentliche Aneignung von Differentialzöllen nicht verſchmäht hat, während die ſeit dem belgiſchen Vertrag verſtrichene geraume Zeit und die kundgewordenen, bald in dieſem, bald in jenem Sinn lautenden Aeußerungen zu der Vorausſetzung führen, daß die oberſte Leitung des Zollvereins bis jetzt über

Digitized by Google

die Zweckmäßigkeit eines Syſtems unterſcheidender Zölle nicht zum Abſchluß, und nicht in ſich ſelbſt auf's Reine gekommen iſt.

Es iſt ſchwer zu glauben, daß der belgiſche Vertrag in der Art, wie er vorliegt, abgeſchloſſen ſein würde, wenn nicht der Gedanke an die Ergreifung eines überſeeiſchen Differentialzollſyſtems den beiderſeitigen Unterhändlern vorgeſchwebt hätte, und von der preußiſchen Regierung für den Augenblick, wenigſtens als eventuelle Maaßregel, gebilligt worden wäre. Das Bedürfniß und die Gewandtheit des belgiſchen Unterhändlers mag den erſten Anſtoß hergegeben haben. Ein ſtaatsmänniſcher Gedanke wird es immerhin bleiben, die unverhofft ſich darbietende Bereitwilligkeit eines fremden Vorlandes zu benutzen, um ſich des eventuellen Gebrauches ſeiner Seehäfen zu verſichern, ſofern dieſe für den weſtlichen Theil des Zollvereinsgebietes als die gelegenſten Ein- und Ausfuhrhäfen ſich darſtellen. Die Unentſchloſſenheit in Bezug auf die wirkliche Durchführung des Syſtems einerſeits, und andererſeits das Unerwartete des Anerbietens, mag ausreichen, um es zu erklären, daß in dieſem Fall, bei der dringenden Nothwendigkeit eines Friedensſchluſſes nach unerfreulicher Fehde, geſchehen iſt, was unter allen andern Umſtänden nicht hätte geſchehen können, ohne die Ordnung der Natur zu verkehren; daß man nämlich über die Einrichtungen für eine eventuelle, ganz Deutſchland intereſſirende, Maaßnahme zuerſt mit einem fremden Staate ſich verſtändigt, ohne zuvor die Verſtändigung mit den deutſchen Verbündeten geſucht, ja ohne die geringſte, auf einen beabſichtigten Syſtemwechſel berechnete Anſtalt in den eigenen Oſtſeehäfen getroffen zu haben.

Ueber das Verhältniß der zum Zollverein nicht gehörenden deutſchen Staaten zu Maaßregeln der bezeichneten Art wird weiter unten zu reden ſein. Aber Ihre Commiſſion

Digitized by Google

glaubt, an dieser Stelle schon aussprechen zu sollen: es hieße die ganze Physiognomie dieses belgischen Abkommens verkennen, wenn man irgend eine prämeditirte Feindseligkeit gegen andere, deutsche Seestaaten darin suchen wollte.

19. Verträge mit Griechenland (1839), mit der Türkei (1840), mit Portugal (1844) und Sardinien (1845).

Es sind nun noch einige auswärtige Verträge von geringerer Bedeutung zusammenzufassen, deren drei der Zeitordnung nach dem belgischen Vertrag vorangegangen.

Als die Pforte sich bestimmen ließ, die mit wechselndem Erfolge angestrebten Reformen auch auf das Zollwesen auszudehnen, und an die Stelle vielfacher Hemmungen und Abgaben des inneren Verkehrs einen einfachen Gränzzoll zu setzen, suchte eins der abendländischen Völker nach dem andern sich die Fortdauer seiner levantischen Handelsbeziehungen durch Verträge zu sichern. Es war dies um so unerläßlicher, da die Behandlung der Waare, dem türkischen System zufolge, nicht nach dem Ursprung derselben, noch nach der Nationalität des Schiffes, noch nach dem Umstand der direkten oder indirekten Fahrt, sondern lediglich nach der Nationalität des einführenden oder ausführenden Kaufmanns sich richtet. Sollte demnach den deutschen Waaren der Absatz ungeschmälert bleiben, und die Gelegenheit zur Erweiterung nicht verscherzt werden, so galt es vor allen Dingen, dem deutschen Kaufmann dieselbe Gunst zuzuwenden, welche England (dessen Vertrag vom 16. August 1838 allen neueren Handelsverträgen der Pforte als Muster gedient hat), als den Preis seiner guten Rathschläge seinen eignen Unterthanen hatte garantiren lassen. In diesem Sinn lauten denn auch die Verträge der Hansestädte vom 18. Mai 1839 und 7. Sept. 1841, und des Zollvereins vom 22. Okt. 1840. Der letztere trägt die

Digitized by Google

Zugeständniſſe, die für Preußen bereits im Jahre 1764 ſtipulirt waren, auf die Angehörigen des Zollvereins über, und verbindet damit einen Tarif, der dem Princip nach mit dem für England gültigen übereinſtimmt, durch ſeine detaillirten, in mehreren Sprachen gefaßten Poſitionen ſich aber als beſonders brauchbar empfiehlt, während der hanſeatiſchen Supplementar-Convention von 1841 der engliſch-türkiſche Tarif ſchlechtweg zum Grunde liegt.

Dieſe ſämmtlichen Verträge mit der Pforte leiden bekanntlich an einem großen Gebrechen, das beim engliſchen, dem ſie alle nachgebildet ſind, unbemerkt geblieben war. Rußland hatte nämlich für ſeine Unterthanen Vortheile contrahirt, deren kein anderes Volk theilhaftig geworden iſt, und dieſe Bevorzugung (die im Jahr 1842 für fernere 12 Jahre erneuert worden) iſt von ſolchem Umfang, zumal bei der Ausfuhr, daß es für Kaufleute jeder andern Nation ſehr ſchwer ſein dürfte, in ſtreng geſetzlichen Unternehmungen und ohne Connivenz abſeiten der türkiſchen Behörden, mit den Ruſſen zu concurriren.

Mit dem jungen Königreich Griechenland hat Preußen am 12 Auguſt 1839 einen Handels- und Schifffahrtsvertrag abgeſchloſſen, welcher volle Reciprocität, übrigens aber (da in Griechenland zwiſchen direkter und indirekter Fahrt u. ſ. w. nicht unterſchieden wird) nicht eben weitere Vortheile gewährt, als ſie von den Hanſeſtädten durch einfache, früher ſchon ausgetauſchte Deklarationen erreicht waren.

Der 21ſte Artikel des preußiſchen Vertrages erklärt die Geneigtheit Griechenlands, „die Beſtimmungen des gegenwärtigen Vertrages (ſoweit ſie nicht, als die Schiffahrt und den Seehandel betreffend, nothwendig auf Preußen beſchränkt ſein müſſen) auch auf diejenigen mit Preußen zu dem Zoll- und Handelsvereine gehörigen deutſchen Staaten anzuwenden,

Digitized by Google

welche etwa den Wunsch ausdrücken möchten, mit Griechenland in Gegenseitigkeit zu treten."

Ganz ähnlich lautet der 19te Artikel des preußischen Vertrages mit Portugal vom 20. Februar 1844. Dieselben Worte sind aber in diesem Fall von unermeßlich verschiedener Wirkung, weil Portugal eine Schiffahrtsakte mit abstufenden Zollsätzen besitzt. Von Reciprocität kann hier nicht die Rede sein; denn die preußische Flagge ist in Portugal wohl der begünstigtsten fremden, nicht aber der nationalen gleichgestellt, während in Preußen die einheimische Flagge vor der portugiesischen sowenig als vor irgend einer begünstigten fremden, Etwas voraus hat. Preußische Schiffe dürfen wohl preußische Erzeugnisse, nicht aber die von andern deutschen Ländern, auch nicht die von den Zollvereinsstaaten, unter denselben Bedingungen, wie dies den portugiesischen Schiffen freisteht, nach Portugal bringen. Wenn preußische Schiffe aus den Häfen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe als aus Heimatshäfen kommend betrachtet werden sollen, so bleibt diese Gunst auf den Fall der Einfuhr preußischer Erzeugnisse beschränkt, und war in dieser Weise auch durch die portugiesische Schiffahrtsakte nicht ausgeschlossen, so daß am Ende durch den Vertrag überall nichts Neues gewonnen scheint. Praktisch dürfte, wenn diese Fiktion in Bezug auf die Ausfuhrhäfen irgend Etwas bedeuten sollte, für Mecklenburg durch seinen Vertrag mit Portugal (11. Febr. 1845) leicht etwas Reelleres gesichert sein, indem mecklenburgischen Schiffen die Einfuhr mecklenburgischer Produkte aus den Mündungen der Trave und Elbe verstattet ist, eine Befugniß, welche in Hinsicht der mecklenburgischen sowenig als der holsteinischen Butter den hanseatischen Fahrzeugen nach der portugiesischen Schiffahrtsakte zusteht.

Digitized by Google

Es ist bekannt, daß Portugal absichtlich darauf ausging, mit den einzelnen deutschen Staaten abgesondert Verträge zu schließen. Es wird immer beklagenswerth bleiben, daß darauf eingegangen, daß es diesem kleinen Staat verstattet ward, der Isolirung Deutschlands zu spotten und die Solidarität der Zollvereinsstaaten in Frage zu stellen, nachdem sie doch selbst von England anerkannt worden. Mit um so größerem Unwillen muß dieser Vorgang einen Jeden erfüllen, der es weiß, daß gerade Portugal es war, in dessen Handelsbeziehungen die Solidarität der deutschen Nation zu den geläufigen Vorstellungen gehörte, und wo die Hanseaten noch 1517 zum Genuß der Handelsprivilegien berechtigt erklärt wurden, auf ausdrücklichen Grund einer vom König Emanuel angeordneten Untersuchung, als deren Ergebniß verkündigt ward, daß die hanfischen Kaufleute als Deutsche und Einwohner des heiligen römischen Reiches deutscher Nation zu betrachten seien.

Uebrigens darf man annehmen, daß im Zollverein das Ungenügende dieses Abkommens beim Abschluß schon empfunden worden: der portugiesische Vertrag soll vorläufig bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben, und kann sechs Monate früher gekündigt werden. Dies ist auch die Kündigungsfrist für den Vertrag mit England.

In dem Reciprocitätsvertrag des Zollvereins mit Sardinien, vom 23. Juni 1845, ist insbesondere der 5te Artikel bemerkenswerth.

Es ist darin vereinbart, daß als Ausnahme vom Art. 3, gewisse Differentialzölle bei der Einfuhr von Getreide, Olivenöl und Wein, auch für die Schiffe des Zollvereins noch bis zum Ausgang des Jahres 1847 sollen fortbestehn können. „Wenn jedoch", heißt es dann, „wenn jedoch die sardinische Regierung alsdann nicht in der Lage sein sollte, die gedachten

Digitized by Google

Differentialzölle aufhören zu lassen, sollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. Dec. 1847 ab — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark, nach seinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. August 1843 dasselbe Recht erlangt — zum Nachtheil der sardinischen Flagge gleichmäßige Differentialzölle auf dieselben Artikel, wenn sie aus denselben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieser Differentialzölle wird indessen aufhören, sobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der sardinischen Differentialzölle benachrichtigt worden sein werden."

Es hat demnach der Zollverein die Möglichkeit einer, wenn auch nur vorübergehenden Ungunst sich gefallen lassen, welche einen andern Staat, der sich mit dem Zollverein in wesentlich ähnlicher Lage befindet, vertragsmäßig nicht treffen kann. Er hat für diesen Fall sich vorbehalten, die fortdauernde Ungunst in genau derselben Weise zu erwidern, was übrigens Sardinien um so ruhiger wird erwarten können, je weniger es im Reich der Wahrscheinlichkeit liegt, daß Getreide oder Wein aus den Häfen des schwarzen, des adriatischen oder des Mittelmeers auf sardinischen oder andern Schiffen in den Zollverein eingeführt werden möchte.

20. Die Verfassung des deutschen Zollvereins.

Nachdem in den vorhergehenden Nummern der Versuch gemacht ist, die Geschichte der Gründung und Erweiterung des deutschen Zollvereins aus den wichtigsten Verträgen und Verhandlungen mit deutschen Staaten, und die bis jetzt befolgten Grundsätze seiner Handelspolitik aus den Verträgen mit auswärtigen Staaten darzustellen, wendet sich Ihre Commission zu der inneren Verfassung des Zollvereins.

Digitized by Google

a) Das Princip der Heimlichkeit.

Hier ist vor allen Dingen die Dürftigkeit des Materials zu bedauern, die jeder in's Einzelne eingehenden Untersuchung sich entgegenstellt. Aus den offnen Verträgen ist nur sehr Weniges zu entnehmen. Was außerdem mit Zuverlässigkeit sich hieher Gehöriges anführen läßt, ist nur bei gelegentlichen Anlässen zur öffentlichen Kunde gekommen. Von den geheimen Verabredungen der Zollvereinsregierungen hat hin und wieder in den Verfassungsstaaten den Ständen Mittheilung gemacht werden müssen, und Einzelnes ist in die publicirten Verhandlungen derselben übergegangen.

Indem Ihre Commission sich anschickt, die zu ihrer Kunde gelangten, verbürgten Data zusammenzustellen, kann sie nicht umhin, den charakteristischen und tiefeingreifenden Gegensatz hervorzuheben, welcher zwischen einem System geheimer Stipulationen und den Verfassungsgrundsätzen der Hansestädte stattfindet. Für geheime Verpflichtungen, die von der obersten Regierungsbehörde im Namen des Staates andern Staaten gegenüber eingegangen werden könnten, ist in unsern Verfassungen kein Raum. Selbst wenn der Inhalt solcher Verpflichtungen mit der Verfassung an und für sich nicht im Widerspruch steht, so wird eine, den Staat zu gewissen Leistungen verpflichtende Kraft denselben verfassungsmäßig nicht beizulegen sein. Die Gesetzgebung über das Zollwesen und die Handelspolitik wird unbedingt und in erster Reihe unter denjenigen Gegenständen zu nennen sein, bei welchen die Bürgerschaft in den Hansestädten ihr Recht der Mitwissenschaft und Mitwirkung am eifersüchtigsten bewachen wird, so lange sie Werth darauf legt, das Erbe der von den Vätern erworbenen und behaupteten Freiheit ungeschmälert den Nachkommen zu bewahren.

Digitized by Google

b) Befugniß und rein diplomatischer Charakter der Zollconferenzen.

Es wird zweckmäßig sein, drei Artikel voranzustellen, welche im Wesentlichen in derselben Wortfassung in den Verträgen derjenigen Staaten, die als selbstständige Vereinsglieder contrahirt haben, sich so wiederfinden, wie sie hier, aus dem Beitrittsvertrag von Baden, abgedruckt stehen: —

Art. 33. Jährlich in den ersten Tagen des Juni findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsglieder statt, zu welchem ein Jedes der Letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist. Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung wird mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden, wo letztere erfolgen soll.

Art. 34. Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört:

a) die Verhandluug über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung des Grundvertrages und der besonderen Uebereinkünfte, des Zollgesetzes, der Zollordnung und Tarife, in einem oder dem anderen Vereinsstaate wahrgenommen, und die nicht bereits im Laufe des Jahres in Folge der darüber zwischen den Ministerien und obersten Verwaltungsstellen geführten Correspondenz erledigt worden sind;

Digitized by Google

b) die definitive Abrechnung zwischen den Vereinsgliedern über die gemeinschaftliche Einnahme auf den Grund der von den obersten Zollbehörden aufgestellten, durch das Centralbureau vorzulegenden Nachweisungen, wie solche der Zweck einer dem gemeinsamen Interesse angemessenen Prüfung erheischt;

c) die Berathung über Wünsche und Vorschläge, welche von einzelnen Staatsregierungen zur Verbesserung der Verwaltung gemacht werden;

d) die Verhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, der Zollordnung, des Zolltarifs und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Handels- und Zollsystems.

Art. 35. Treten im Laufe des Jahres außer der gewöhnlichen Zeit der Versammlung der Conferenz-Bevollmächtigten außerordentliche Ereignisse ein, welche unvorzügliche Maaßregeln oder Verfügungen abseiten der Vereinsstaaten erheischen, so werden sich die contrahirenden Theile darüber im diplomatischen Wege vereinigen, oder eine außerordentliche Zusammenkunft ihrer Bevollmächtigten veranlassen.

Die Verhandlungen der Zollconferenzen hüllen sich in den Schleier des Geheimnisses. Dieser Umstand ist besonders in der letzten Zeit sehr häufig tadelnd hervorgehoben. Es giebt keine gesetzgebende Versammlung in der Welt, die nicht hin und wieder einzelne Verhandlungen der Oeffentlichkeit vorzuenthalten sich bewogen sehen könnte. Wo dies durch die Natur des Gegenstandes, oder durch das Stadium, in welchem die Verhandlung sich befindet, motivirt ist, da wird eine vorübergehend und Ausnahmsweise eintretende Geheim-

Digitized by Google

haltung auch vor den entschiedensten Freunden der Oeffentlichkeit sich rechtfertigen. Ganz anders, wenn die Heimlichkeit als durchstehendes Princip sich geltend macht, während nur Ausnahmsweise Etwas verlautbart. Es ist selbst in Deutschland allmälig dahin gekommen, daß aufrichtiges Vertrauen nur da gesichert wird, wo eine öffentliche Verhandlung öffentlicher Interessen als Maxime vorwaltet. Selbst unverschuldetes Mißtrauen, ungerechtfertigter Tadel wird Demjenigen nicht erspart werden können, der die öffentliche Meinung zum Zeugen seines Verfahrens zu nehmen verschmäht. Daß das Endresultat bekannt werden muß, liegt allerdings in der Natur der Sache: es hat sich aber zu großem Mißvergnügen herausgestellt, wie durch die Heimlichkeit der Zollconferenzen keineswegs eine Bürgschaft gegeben ist, daß nicht dem deutschen Publicum die verfrühte Bekanntmachung der Beschlüsse auf weitem Umweg über die britischen Inseln zukömmt, wenn ein Gesandter sich die Mühe nehmen will (Depesche von Sir George Shee an Lord Aberdeen, Stuttgart 5. Juli 1842) „die praktikabeln Wege einzuschlagen, um von allen beantragten Veränderungen schleunigst unterrichtet zu werden."

Nur die Regierungen sind auf diesen Conferenzen vertreten. Davon ist die nächste Folge, daß ein bedeutender Theil der indirekten Besteuerung von dem ständischen Steuerverwilligungsrecht ganz und gar unabhängig wird. In den deutschen Verfassungsstaaten, welche dem Zollverein angehören, ist demnach die erste und unbestrittenste aller ständischen Gerechtsamen nach einer wesentlichen Richtung hin außer Wirksamkeit gesetzt, und diese Bemerkung ist in den Kammern häufig und mit andauernder Empfindlichkeit wiederholt worden. Wo, wie in Würtemberg, den Kammern das Mitratificationsrecht der Handelsverträge zusteht, wo, wie in andern Staaten, die zum Vollzug erforderlichen Gesetze mit den

Digitized by Google

Ständen verabschiedet werden, da allerdings scheint der Tarif nicht dem einseitigen Dafürhalten der Regierung anheimgegeben. Aber die Ausübung des ständischen Veto selbst in einem äußersten Fall würde so große Unzuträglichkeiten, und eine so schwere Verantwortlichkeit mit sich bringen, daß schwerlich die Majorität einer Kammer sich entschließen würde, durch eine ablehnende Abstimmung den Bestand einer mühevoll aufgerichteten und so vielfach segensreich sich erweisenden Anstalt in Frage zu stellen, und den eignen Staat den, aus nicht ferner Zeit her erinnerlichen Folgen der Isolirung neuerdings preiszugeben.

Indem die Bestellung und Instruktion der Commissarien lediglich Sache der Regierungen ist, bleibt nicht allein der Tarif in seinen Einzelnheiten, sondern das System und die Handelspolitik des Zollvereins im Allgemeinen jeglicher direkten ständischen Einwirkung entzogen. Es ist sehr möglich, daß der Zollverein seine erste Consolidirung nicht eben zum geringsten Theil dieser Einrichtung verdankt. Indessen hat die Erfahrung bereits gelehrt, daß namhafte Schwankungen und bedenkliche Meinungsverschiedenheiten nicht ausgeblieben sind, ungeachtet die Gesetzgebung des Zollvereins dem, durch ständische Einreden ungehemmten Ermessen der Regierungen vorbehalten ist. Und daß eine umsichtige, zu großem Nationalwohlstand gedeihende Leitung der Handelspolitik durch parlamentarische Behandlung nicht sollte erzielt werden können, das wird stets die unerfindlichste aller Behauptungen bleiben. Die Geschichte großer und freier Völker verkündigt zu unzweideutig das Gegentheil. Zu laut spricht der neueste Vorgang in England, auf welchen alle Blicke geheftet sind, und in welchem die deutschen Anhänger der Theorie des Schutzsystems sowenig als die Wortführer der Theorie des freien Handels das Zeugniß verkennen mögen, daß eine

Digitized by Google

Nation auf parlamentarischem Wege dazu gelangt, sich diejenige Handelsverfassung beizulegen, die ihrer Entwickelungsstufe und ihrem Bedürfniß die entsprechendste ist.

Allerdings nun fragt man mit dem größten Rechte von der Welt, was denn aus dem Zollverein werden sollte, wenn jeder Beschluß der Conferenz der ständischen Prüfung und Genehmhaltung in den Einzelnstaaten unterliegen müßte? Das wäre aber auch so ziemlich der allerletzte Ausweg, der einer verständigen Auffassung der Sache sich darbieten würde.

Die unbefangene Betrachtung wird keinen haltbaren Grund entdecken, weßhalb die Handelspolitik nicht unter demselben Gesichtspunkt zu ordnen wäre, wie die übrigen Gesammtangelegenheiten der Nation. Der Betrachtung eines Deutschen, welchem Bundesstaat er auch angehören mag, wird die Erinnerung an den 19ten Artikel der Bundesakte, und an die lange Reihe vergeblicher Versuche sich aufdringen, die zur Erfüllung dieses Artikels im Lauf von 17 Jahren gemacht sind, bis die Errichtung des großen Zollvereins deutscher Staaten eine partielle, der Erweiterung fähige Erfüllung auf anderm Wege und abgesondert von andern Gesamtaufgaben, anbahnte. Auch wird hier vorzugsweise die Bemerkung ihre Anwendung finden, mit welcher die Erzählung jener Versuche im zweiten Abschnitt des gegenwärtigen Berichtes eröffnet worden: daß nämlich die deutsche Handelspolitik in einer Wechselbeziehung steht zu der politischen Geschichte unsres Vaterlandes. Während von allen Seiten der Zollverein als der Vorläufer einer gemeinsamen, deutschen Handelspolitik begrüßt wird, läßt die volle Verwirklichung der letztern nur im Verein mit einer wesentlichen Ausbildung unsrer öffentlichen Verfassung sich denken. Wenn irgend ein gemeinsames Anliegen deutscher Nation, so wird eine deutsche Handelspolitik ihr geeignetstes Organ finden in einer Natio-

Digitized by Google

nalvertretung, die als die natürliche Entwickelung der föderativen Grundsätze, und als die angemessenste Ergänzung der Institutionen des deutschen Bundes sich darstellt.

Diese Betrachtung hier einzureihen, hat Ihre Commission um so weniger sich versagen können, da, nach ihrer festen Ueberzeugung, einzig nur auf diesem Wege eine der größten Schwierigkeiten sich lösen läßt, womit der deutsche Zollverein bis jetzt behaftet gewesen: nämlich die Ermittelung eines entsprechenden Stimmverhältnisses unter den an Macht so sehr verschiedenen Vereinsgliedern.

c) Die Stimmeneinhelligkeit.

In dieser Beziehung ist zuvörderst ein Artikel anzuführen, der im Wesentlichen gleichlautend in den offenen Verträgen vorkömmt: —

„Veränderungen in der Zollgesetzgebung mit Einschluß des Zolltarifs und der Zoll-Ordnung, sowie Zusätze und Ausnahmen können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung sämmtlicher Glieder des Gesammt-Vereins bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt.

Dieses gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zoll-Verwaltung allgemein abändernde Normen aufstellen."

Aus dem Majoritätsbericht der von der badischen Volkskammer 1835 niedergesetzten Commission ersieht man, daß noch eine fernere Verabredung existirt, um auch bei mangelnder Stimmeneinhelligkeit einen Beschluß herbeizuführen. In einem Separatartikel zum Art. 34 des offnen Vertrags mit Baden (über die Befugniß der Bevollmächtigten — s. oben S. 263 ff.) wird bestimmt: —

Digitized by Google

„Bei der Verhandlung der im Art. 34 bezeichneten Gegenstände wird die Hauptfrage der Konferenzbevollmächtigten dahin gerichtet sein, daß jedem vorkommenden Gegenstande durch eine gründliche und erschöpfende Erörterung desselben eine allgemeine Uebereinstimmung herbeizuführen. Wird nach einer solchen vorausgegangenen Erörterung, hinsichtlich der unter a und b des Art. 34 des offenen Vertrags aufgeführten Gegenstände, dieser Zweck nicht erreicht, so haben die Bevollmächtigten durch Einhelligkeit der Stimmen einen Schiedsrichter zu erwählen, welchem die Entscheidung zu übertragen ist."

Für die Beurtheilung des Princips ist es eine untergeordnete Frage, wie viele Staaten, und welche Staaten mit vollem Stimmrecht zugelassen sein mögen.

Daß die Enklaven im Wesentlichen zu den umschließenden Staaten in dem früheren Verhältniß geblieben sind, ist bekannt. Ebenso, daß dem thüringischen Verein im offnen Vertrag eine Curialstimme eingeräumt ist, an welcher Preußen participirt. Daß eine Verschiedenheit im Wortlaut auch in den Verträgen solcher Staaten, welche selbstständig zu contrahiren schienen, auf eine Beschränkung des Stimmrechts schließen läßt, ist oben (S. 180) bereits angedeutet. Ohne in Verhältnisse eindringen zu wollen, die man aus irgend welchen Ursachen nicht für gut gefunden hat der Oeffentlichkeit anzuvertrauen, begnügt Ihre Commission sich, eine Notiz hier zu wiederholen, welche am 7. Juni 1844 (also nach der Unterzeichnung des letzten der bestehenden Anschlußverträge) der ersten badischen Kammer vom Ministertisch her mitgetheilt worden:

„Die Stimmeneinhelligkeit ist nicht dahin zu verstehen, daß jedes, auch das kleinste der 27 Vereinsmitglieder

Digitized by Google

ein Veto besitze; dieses steht vielmehr nur 10 Stimmen beim Ein- und Ausgangszolltarif und 11 Stimmen beim Durchgangszolltarif zu."

Genug, das Princip ist dasjenige der Stimmeneinhelligkeit aller Stimmberechtigten.

d) Die diplomatische Vertretung des Zollvereins durch die Krone Preußen.

Als eine besondre Schwierigkeit bei einer solchen Verfassung erscheinen die Verhandlungen, sei's zu Verträgen über den Anschluß von deutschen, oder zu Verträgen mit auswärtigen Staaten.

Die Separatartikel des badischen Vertrages geben darüber folgende merkwürdigen Aufschlüsse: —

„Die Unterhandlung von Verträgen über die Aufnahme anderer Staaten in den Verein, wird in der Regel denjenigen unter den contrahirenden Staaten überlassen bleiben, deren Gebiet an das Land der deutschen Regierung angrenzt, von welcher die Aufnahme in den Verein gewünscht wird. Jede Einleitung solcher Unterhandlungen, deren Richtung und Umfang durch die Grundsätze des gegenwärtigen Unionvertrags bestimmt ist, muß den übrigen Vereinsmitgliedern alsbald bekannt gemacht werden, auch ist diesen vor dem förmlichen Abschluß der diesfällige Vertrag zur Einsicht und Zustimmung mitzutheilen. Die Zustimmung soll nicht versagt werden, wenn die Bestimmungen, welche der gegenwärtige Vertrag umfaßt, eingehalten sind."

Im Schlußprotocoll ist dieser Bestimmung beigefügt: „Daß, wenn von Seiten eines deutschen Staates, welcher dem Vereine beizutreten wünscht, die deßfallsige Verhandlung etwa einem ihm nicht angrenzenden

Digitized by Google

Vereinsstaate angeboten werden sollte, dieser letztere verpflichtet sei, den oder diejenigen Vereinsstaaten, welche mit ersterem angrenzen, zur Mitunterhandlung mit selbigem einzuladen."

„Das Recht, mit andern außerhalb des Zollverbandes gelegenen Staaten Verträge zur Erleichterung des Verkehrs und Handels zu errichten, verbleibt den contrahirenden Staaten auch nach dem Abschlusse des gegenwärtigen Unionvertrags. Es dürfen jedoch durch solche Verträge die Bestimmungen dieses letzteren in keiner Art verletzt werden, auch ist dabei der Gesichtspunkt festzuhalten, daß sowohl die Erleichterungen und Vortheile, welche auf der einen Seite ein außerhalb des Vereins gelegener Staat dem mit ihm contrahirenden Vereinsstaate zugesteht, auch den Angehörigen und Erzeugnissen der übrigen Vereinsstaaten gesichert, als auch die dem außerhalb des Vereins gelegenen Staate auf der andern Seite gemachten Zugeständnisse nicht blos in dem Verhältnisse zu dem einzelnen contrahirenden Vereinsstaate, sondern auch in der Rückwirkung auf den Verein überhaupt, durch die den letztern mittelbar oder unmittelbar zugehenden Verkehrs- und Handelsvortheile möglichst aufgewogen werden. Zu diesem Ende übernehmen die hohen Contrahenten, wenn sie in den Fall kommen, mit einem außer dem Vereine gelegenen Staate über Erleichterung des Verkehrs und Handels einen Vertrag zu errichten, die Verbindlichkeit, nicht nur vor Eröffnung der Unterhandlungen die übrigen Mitglieder des Vereins zur Mittheilung aller erforderlichen Notizen über ihre besonderen Interessen einzuladen, sondern auch vor der förmlichen Ratification den übrigen Vereins-

Digitized by Google

gliedern den vollständigen Inhalt solcher Verträge zum Zwecke ihrer zustimmenden Erklärung zu eröffnen. Schiffahrtsverträge, in so fern sie die Natur von Handelsverträgen annehmen, sind nach gleichen Grundsätzen zu behandeln."

In Bezug auf einen damals (1835) vorliegenden Anlaß setzt ein andrer Separatartikel fest: —

„In Rücksicht auf die besondern Verhältnisse, worin die Königl. Preußische Regierung nach den Bestimmungen der Wiener Kongreßakte mit einem Theile ihrer Provinzen zu dem Gebiete des Königreichs Polen und zu einem Theile der russischen Provinzen steht, wird derselben, hinsichtlich der Errichtung von Handelsverträgen mit Rußland und Polen völlig freie Hand gelassen, wogegen sie sich verpflichtet, die Interessen der andern Vereinsstaaten gleichmäßig mit den ihrigen wahrzunehmen."

Was hier in Bezug auf die Verhältnisse zu Rußland und Polen bestimmt worden, das scheint in der Wirklichkeit zu einer Art von Observanz geworden zu sein. Es ist nicht bekannt, daß eine andre Zollvereinsregierung, als die preußische, im Namen des Zollvereins bis jetzt diplomatische Unterhandlungen geführt und Verträge abgeschlossen hätte.

Es mag seine Schwierigkeiten haben, der Zollconferenz die Instruirung der Unterhändler zu übertragen. Wenn aber selbst die Mittheilung zum Zweck der Ratification nicht an die Zollconferenz, sondern an die Regierungen einzeln geschieht, so springt in die Augen, daß diejenige Regierung, welche unterhandelt und abgeschlossen hat, gegen jede einzelne, mit dem Gang der Unterhandlung nicht vertraute Regierung in bedeutend überlegener Stellung sich befindet, daß die Prüfung durch die übrigen Staaten, in deren Namen con-

Digitized by Google

trahirt worden, nur von untergeordnetem Gewicht sein kann, und daß die Mitratification in den meisten Fällen nicht mehr sein wird, als die Erfüllung einer bloßen Förmlichkeit. Selbst die gehörige Zeitfrist mag, vielleicht in Folge unabwendbarer Verhältnisse, den andern Vereinsregierungen nicht immer verbleiben, um die zur Mitratification vorliegenden Verträge selbstständig zu prüfen. Wenigstens bezeugt das Schreiben des Ministers du Thil an die zweite Kammer in Darmstadt (13. December 1844), daß dem großherzoglichen Ministerium nur ein Zeitraum von drei Tagen geblieben sei, um den belgischen Vertrag zu begutachten und die Ratifications-Urkunden ausfertigen zu lassen.

Aus der in der vorigen Nummer angeführten preußischen Denkschrift vom 18. Juli 1844 ergiebt sich, daß über einen Vertrag mit Belgien in den Jahren 1842—1844 auf der Zollconferenz Verhandlungen gepflogen sind. Aber freilich handelte es sich damals um Veränderungen des Tarifs, welche den Gegenstand des Vertrages bilden sollten.

Uebrigens würde man sehr irren, wenn man glaubte, daß die preußische Regierung bei der Ausübung der in ihre Hände niedergelegten besondern Befugnisse im Verkehr mit auswärtigen Staaten nicht gelegentlich in eine schwierige und unwillkommene Lage sich versetzt sehen könnte. Sehr bezeichnend in dieser Hinsicht ist die folgende Stelle der Depesche von Lord Aberdeen an den Grafen von Westmoreland vom 13. Mai 1845: —

„Selbst wenn wir die unbestrittene Thatsache bei Seite setzen wollen, daß Preußen der Begründer und das vorzüglichste Mitglied des Vereins ist, und daß es den gesetzlichen Einfluß auf denselben ausübt, welchen eine solche Stellung verleiht, so würde die Regierung Ih. Maj. sich dennoch, und zwar durch das Verfahren Preußens selbst, für gerechtfertigt

Digitized by Google

halten, sich in diesen Angelegenheiten an die preußische Regierung zu wenden. Denn that nicht Preußen im Jahr 1839, als es der Regierung Jh. Maj. Eröffnungen zu einer Negociation bezüglich eines commerciellen Uebereinkommens mit den Staaten des Vereins machte, der britischen Regierung zu wissen, daß Preußen durch den Bundesvertrag des deutschen Zollvereins das Recht übertragen sei, Verträge, welche sich auf die Angelegenheiten des Vereins mit auswärtigen Staaten bezögen, zu negociiren? Und wenn Preußen kraft dieser übertragenen Gewalt sich für berechtigt hält, in Angelegenheiten, welche das Handelsintereſſe des Zollvereins betreffen, Vorstellungen an auswärtige Regierungen zu richten, so haben diese Regierungen unbezweifelt von ihrer Seite ebenfalls das Recht, ihre Vorstellungen bezüglich solcher Angelegenheiten, in welchen ihre Intereſſen durch die Maaßregeln des Zollvereins bedroht werden, an die preußische Regierung zu richten. Es muß der preußischen Regierung einleuchtend sein, daß Großbritannien, wenn dieses Recht bestritten würde, sich genöthigt sehen würde, den Empfang jeder Mittheilung der preußischen Regierung, welche auf die allgemeinen Handelsintereſſen des Vereins Bezug hätte, abzulehnen."

Die im Jahr 1844 dem britischen Parlament vorgelegte diplomatische Correspondenz hat in den Zollvereinsstaaten einen sehr unerfreulichen Eindruck hervorgebracht, und in Verbindung mit dem englischen Vertrag von 1841 nicht wenig dazu beigetragen, das Vertrauen zu der preußischen Leitung der auswärtigen Intereſſen des Vereins zu erschüttern. Man hat großen Anstoß daran genommen, daß einflußreiche, an der Spitze der preußischen Zollverwaltung stehende Männer ausdrücklich von dem englischen Geſandten belobt worden, wegen ihrer liberalen Ansichten in Beziehung auf England. Man hat hin und wieder die Frage vernommen, ob die aus-

Digitized by Google

ſchließliche Leitung der auswärtigen, die oberſte Leitung der inneren Angelegenheiten in ſolchen Händen mit den Wünſchen der ſüdlichen Vereinsſtaaten im Einklang werde bleiben können? Auch einen Mangel an Einheit und an Zuſammenwirken der verſchiedenen Oberbehörden in Berlin hat man bemerken wollen, ſofern der Miniſter des Auswärtigen ſowohl als der der Finanzen von einem Vorſchlag nicht unterrichtet geweſen, der bereits gedruckt (für die Zollconferenz) vorgelegen, und der eine Zollerhöhung auf engliſche Artikel enthielt, über welche der engliſche Geſandte ſich berechtigt hielt, um vorgängige Auskunft anzufragen, woraus denn eine Scene der Verlegenheit entſtand, bei welcher der Miniſter des Auswärtigen ſein Bedauern über das Vorgefallene ausgedrückt zu haben ſcheint. Man hat endlich geglaubt, in Berlin Rückſichten auf Englands Wünſche wahrzunehmen, welche keinen Eingang gefunden haben würden, wenn die diplomatiſchen Verhandlungen in einer andern Hauptſtadt des Zollvereins geführt worden wären, da aus den Depeſchen erhellt, daß hochgeſtellte preußiſche Regierungsbeamte erklärt, ſie würden gewiſſe Vorſchläge nicht zugelaſſen haben, wenn ſie der Wirkung gewahr geweſen wären, welche dieſelben auf den engliſchen Handel haben würden.

So iſt denn die bevorzugte Stellung Preußens, ſofern es die Diplomatie des Zollvereins zu leiten hat, keineswegs eine ſolche, in der es ein Leichtes wäre, den Anſprüchen zu genügen, welche die öffentliche Meinung im Zollverein ſelbſt erhebt.

Es wird aber nun der Grundſatz der Stimmeneinhelligkeit noch ferner zu beleuchten ſein, welcher für die eigentliche Geſetzgebung des Zollvereins die Norm abgiebt.

e) Das Liberum Veto und die preußische Hegemonie.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß Preußen sehr weise gehandelt hat, indem es jedem selbstständig Stimmberechtigten ein Veto einräumte. Diese große Concession mag unbedingt nothwendig gewesen sein, um das Gefühl der Unsicherheit bei unverbürgtem Erfolg, der Unbehaglichkeit bei augenscheinlicher Verzichtleistung auf die freie Selbstbestimmung der zutretenden Regierungen zu überwinden.

Aber es würde unnatürlich, und es wird auf die Dauer unmöglich sein, den Zollverein auf einer der untern Stufen des politischen Organismus zurückzuhalten.

Von allen Unzuträglichkeiten eines Liberum Veto abgesehen, wie solche auch in einer Versammlung von Gleichstehenden sich erweisen, und wie sie an die dunkelsten Blätter der Geschichte unsres Welttheils erinnern — abgesehen davon, ist in föderativen Dingen eine formelle Rechtsgleichheit unter Bundesgliedern, deren gegenseitige äußere Macht außer allem Verhältniß steht, doch nur scheinbar. Die Erfahrung aller Zeiten lehrt, daß der Mächtigere, aller formellen Rechtsgleichheit zum Trotz, doch einen faktisch überwiegenden Einfluß üben wird. Auch liegt dies keineswegs nur in den vorherrschenden Motiven des menschlichen Handelns, keineswegs nur in den Gewohnheiten der Mächtigen, oder in denen der Mindermächtigen, Jenen gegenüber; sondern es liegt in der Natur der Dinge selbst. Wenn es um die Ordnung gemeinsamer Angelegenheiten sich handelt, so ist es weder natürlich noch billig, daß der Stimme eines Staates wie Preußen nicht mehr Gewicht zukommen sollte, als der Stimme eines Staates wie Baden.

Dennoch ist nicht abzusehen, wie das Princip dieses Liberum Veto beseitigt, oder mit einem angemessenen, für die

Digitized by Google

gewährleistete Souverainetät der Staaten nicht drückenden Princip der Entscheidung vertauscht werden könnte, so lange einzig nur die Regierungen sich gegenüberstehn, so lange die Zollconferenzen den rein diplomatischen Charakter nicht mit dem parlamentarischen vertauschen.

Erkennt man aber die Sorge für Handel und Schiffahrt als dasjenige, was sie ist, und was sie im Sinn der deutschen Bundesakte sein sollte, als eine Nationalangelegenheit; glaubt man an die Befähigung und Berechtigung der deutschen Nation, bei der Ordnung ihrer Angelegenheiten, gleich andern großen Völkern, selbst mitzuwirken, anstatt sich von Regierungsbeamten bis an's Ende der Tage bevormunden zu lassen; erblickt man in einer Nationalvertretung die naturgemäße Entwickelung der deutschen Bundesverfassung: so wird für das Urtheil über die oben beschriebenen Eigenthümlichkeiten des Zollvereins, frei von Härte wie von Ueberschätzung, der rechte Standpunkt gewonnen sein.

Die Verfassung und die ganze Erscheinung des deutschen Zollvereins wird als eine Uebergangsstufe zu betrachten sein, wie sie den Völkern auf der Bahn des Fortschritts selten erspart wird. Daß die dargelegte Ueberzeugung, die im deutschen Volke sich täglich tiefer begründet und weiter verbreitet, an innerer Wahrheit und Wirksamkeit mächtig genug ist, um auf gesetzlichem Wege einen vollkommneren öffentlichen Rechtszustand zu erringen, wird um so weniger bezweifelt werden dürfen, da die Bundesverfassung der Vereinigten Freistaaten Nordamerika's den Erfahrungsbeweis liefert, daß eine Nationalvertretung das Mittel darbietet, um die garantirte Selbstständigkeit verbündeter Einzelnstaaten von sehr verschiedenem Machtverhältniß mit einer gegen das Ausland kräftigen, in allen innern Nationalangelegenheiten maaßgebenden Einheit auszugleichen.

Digitized by Google

Unter diesem Gesichtspunkt wird es auch möglich sein, die in den Staaten des Zollvereins vielfach lautgewordenen Klagen über die preußische Hegemonie im rechten Lichte aufzufassen.

Nur durch den Mangel eines Organes der Nation konnte es sich zutragen, daß die Berathungen über den Handel und Verkehr ausschließlich dem Organ der Regierungen anheimfielen, und daß sie in diesem Kreise fruchtlos blieben. Durch diesen Umstand wiederum erklärt es sich, daß eine einzelne Regierung diese Angelegenheit in die Hand nahm, und andre Regierungen um sich versammelte. Schon dadurch mußte die leitende Regierung ein großes und wohlerworbenes Uebergewicht behaupten, mag dasselbe nun auch in den geheimen so wenig, als in den offnen Verträgen in einer Zeile ausdrücklich ausgesprochen sein. Ein Wunder wär' es, wenn die Beamten dieser Regierung, denen die Leitung zufiel, derjenigen Ansichten und Rücksichten sich ganz hätten entschlagen können, welche ihnen durch ihre Stellung, als preußische Staatsbeamte, aufgenöthigt waren. Andre Ansichten und Rücksichten konnten nicht ausbleiben bei den Regierungsbeamten andrer Staaten, deren Verfassung die durch das Organ der Kammern ausgedrückten Wünsche des Volkes nicht wohl ganz in den Hintergrund stellen ließ. Bei so bewandten Verhältnissen und bei dem rein diplomatischen Charakter der Zollvereinsverhandlungen mußte das herzliche Einverständniß auf harte Proben gestellt werden. Man darf nicht allein dem Zollverein, sondern dem deutschen Volke aufrichtig Glück wünschen, daß diese Proben den Bestand des Vereins bis jetzt nicht erschüttert haben.

Es kann nicht oft genug wiederholt werden, daß solche Mißstände durch den rein diplomatischen Charakter der Zollverhandlungen unvermeidlich werden. Wer in einen Gesell-

Digitized by Google

schaftsvertrag tritt, der unterwirft sich gewissen Beschränkungen im Gebrauch der ihm an und für sich zustehenden Rechte. Er kann durch die Vortheile, die ihm aus dem Vertrag erwachsen, mehr als entschädigt sein, und gelegentlich kann die Stellung doch lästig werden. Ist nun eine gewisse Regung der Souverainetäts-Eifersucht, wenn die Regierungen einer an Macht gar sehr überlegenen Regierung gegenüberstehn, etwa unerklärlich? Sind es doch unbestrittene Hoheitsrechte, deren Spielraum eingeengt wird, wenn auch eine formelle Rechtsgleichheit anerkannt ist.

f) Eine Nationalvertretung im Gegensatz zur Büreaukratie.

Eine Nationalvertretung würde abweichende Ueberzeugungen, streitende Interessen in ihrem Schooße sich erheben sehen; zahlreiche Versammlungen, deren Committenten in einem großen Reiche zerstreut wohnen, haben noch immer durch solche Elemente ihre Debatten belebt und ihre Beschlüsse erschwert gesehen. Sollen Parteien sich gestalten, so bilden die Ueberzeugungen und Interessen eine natürliche Grundlage derselben, der Kampf würde leicht zu einem für die Nation gedeihlicheren Ergebniß führen, als das endliche Facit derjenigen Einflüsse, welchen die Cabinette zugänglich sind. Es hat dem deutschen Volk niemals an Männern gefehlt, welche, aus seinen Reihen unmittelbar hervorgegangen, durch Lebenserfahrung und Sachkunde geeignet wären, seine Anliegen genügender zu vertreten, als es irgend einer noch so fähigen Büreaukratie gelingen könnte, die nicht im Leben wurzelt, sondern ihre Richtung aus Abstraktionen, oder aus den, in den höchsten Kreisen accreditirten Vorstellungen entnimmt. Einer Souverainetäts-Eifersucht aber, oder einem Ankämpfen der Büreaukratie des einen Staates gegen die des andern, also den formellen Hemmnissen, durch welche leicht die Sache

Digitized by Google

selbst in den Hintergrund geschoben wird, könnte Nichts erfolgreicher die Wage halten, als eine Nationalvertretung. Ohne die Abgränzung der Einzelnstaaten zu gefährden oder deren gegenseitige Stellung zu verletzen, würde sie doch, durch ihren Ursprung, weil sie abgesehen von jenen Unterschieden aus dem ganzen Volk hervorgegangen, stets daran erinnert werden, daß ihr Beruf kein andrer sein kann, als dieser, den besten, praktischen Interessen der Nation das allgemeine deutsche Heimatsrecht zu gewährleisten, das jetzt nur dem Gedanken, und selbst diesem nicht unverkümmert, zusteht.

21. Rückblick. — Der Zollverein und die Hansestädte.

a) Resultate des Zollvereins.

Sieben und zwanzig deutsche Regierungen, mit einem Gesammtgebiet von mehr als 8000 □ Meilen und 28 Millionen Einwohner, zu einem gemeinsamen Zollsystem vereinigt — das ist das Ergebniß, das bei'm Rückblick auf die im gegenwärtigen Abschnitt erzählten Thatsachen sich darbietet.

So viele Zollschranken sind gefallen; auf einem so weiten Gebiet ist der innere Verkehr entfesselt.

Die heimische Industrie (welcher die Gesetzgebung des Vereins ausdrücklich „angemessenen Schutz" verheißt) ringt nach Kräften und mit erfreulichem Erfolge, von dem großen, innern Markte Besitz zu ergreifen, und, neben den zur Ausfuhr bestimmten Bodenprodukten, ihre eigne Beisteuer zum Eintausch fremder Erzeugnisse von Jahr zu Jahr zu steigern.

Eine ansehnliche, stets anwachsende Zolleinnahme ergänzt die Einflüsse der öffentlichen Cassen und bezeugt den sich hebenden, inneren Wohlstand.

Höher noch als diese materiellen, glaubt Ihre Commission die moralischen Wirkungen anschlagen zu sollen.

Das Gesammtgefühl deutscher Nationalität ist neubelebt. Wie viele Jahrhunderte (mit Ausnahme der leider! vorüber-

Digitized by Google

gerauschten Stimmung der Befreiungskriege), wie viele Jahrhunderte der deutschen Geschichte müßte man zurückblättern, um es in gleicher Tiefe wurzelnd, in gleicher Macht sich entfaltend anzutreffen.

Es könnte wohl verschwiegen, aber nimmermehr geleugnet werden: dem deutschen Bunde in seiner dreißigjährigen Thätigkeit hat es nicht gelingen wollen, in demselben Maaße das Nationalgefühl zu heben, wie es dem deutschen Zollverein, nach weit kürzerer Dauer, gegeben war. Knüpft doch selbst die Aussicht auf einen würdigeren Rechtszustand bei Vielen unverabredet sich vorzugsweise an die Erscheinung des deutschen Zollvereins, so wenig dessen bisherige Verfassung dem weithin empfundenen Bedürfniß zu genügen scheint. So hoch, über allen politischen Strebungen der Gegenwart, über allen Rücksichten, die uns Deutsche getrennt halten könnten, schwebt in steter Richtung der einigende Gedanke der Nationalität.

b) Der Wunsch nach einer Erweiterung des Zollvereins.

Bei solcher Stimmung, die nicht auf die Gränzen des Zollvereinsgebietes sich beschränkt, liegt Nichts näher, als die Frage, warum diese Gränzen selbst sich nicht erweitern?

Am häufigsten wird diese Frage an den deutschen Norden gerichtet. Weßhalb nicht eben so oft und lebhaft an den deutschen Südosten?

Oesterreich, in hohen Ehren und stolzen Erinnerungen dem Bunde deutscher Nation zugewandt — ein Küstenstaat des Mittelmeers, und der Seebewaffnung Nichts weniger als entfremdet — mit seinem deutschen Strom, der dem fernen Osten zuwandert — Oesterreich, ein Bollwerk einst gegen die türkische Macht, jetzt gegen die russische, wird stets in erster Reihe stehn, wenn es um die Gestaltung der deutschen Zukunft sich handelt.

Digitized by Google

Gewiß, auch dem vaterländischen Streben ist anzurathen, daß nicht die Mittel über dem Zweck vergessen, nicht jene mit diesem verwechselt, daß endlich alle speciellen Anforderungen auf das Maaß der gegebenen Zustände zurückgeführt werden mögen.

Mag immerhin die Ausdehnung des Zollvereins bis an's deutsche Meer und bis an den noch unverbundenen Theil der Ostseeküste als das nächste erreichbare Ziel empfohlen werden. Aber möge man eingestehn, daß dies Begehren nur einen Sinn hat, sofern man es als Mittel zum Zweck betrachtet, und möge man nicht verschmähen, dieses Zweckes sich recht klar bewußt zu werden.

Je dringender jenes Begehren sich hin und wieder kundgiebt, desto weniger wird zu übersehen sein, daß nicht die sämmtlichen zur Zeit noch unverbundenen deutschen Staaten sich in derselben Lage befinden. Wer der physischen Möglichkeit zuvor Rechnung tragen will, der wird des Vorwurfes überhoben sein, Ungereimtes zu fordern.

Keine der drei Hansestädte gränzt zur Zeit an das Gebiet des Zollvereins. Kein Säuseln liebkosender Einladung, kein Sturm ungestümer Drohung vermöchte diese geographische Thatsache zu vernichten.

Ihre Commission hat keinen Beruf, die Bedenken zu entwickeln und zu prüfen, wodurch andre deutsche Staaten vom Anschluß an den Zollverein zurückgehalten werden. Eine andre Frage aber drängt sich auf und soll nicht unbeantwortet bleiben.

c) Hat der Zollverein bis jetzt einen Zweck verfolgt, zu dessen Erreichung er der Hansestädte bedürfte?

Hat der Zollverein Ursach, im wohlverstandnen Interesse der bislang von ihm verfolgten Zwecke, es zu beklagen, daß

Digitized by Google

die deutſchen Hanseſtädte nicht in der äußern Lage ſind, ſeinem Tarif ſich anſchließen zu können?

Der fiscaliſche Zweck des Tarifs würde durch den Anſchluß der Hanseſtädte nicht gefördert werden. Was ſchon in dem Fall der Schweſterſtadt am Main ſich als unabweisbares Gebot der Billigkeit herausſtellte — eine Abweichung von dem üblichen Maaßſtab in der Repartition der Zolleinnahme — das würde bei den Hanseſtädten in noch weit höherem Grade ſich geltend machen. In der That nicht allein die Lebensweiſe einer an Entbehrungen nicht eben gewöhnten Bevölkerung, ſondern auch alle die Aufwendungen würden recht ſehr in Betracht kommen, welche zu Gunſten des Handels und der Schiffahrt jetzt von den Städten allein beſtritten werden.

Der induſtrielle Zweck des Zollvereintarifs könnte vom Anſchluß der Hanseſtädte nur eben ſo geringen, wenn nicht noch geringeren Vorſchub erwarten. Nicht-deutſchen Waaren, die das Syſtem der Hanseſtädte weder vom Verbrauch noch von der Durchfuhr zurückweiſet, könnte der Zollverein, wie er es jetzt thut, ſeinen beliebigen Tarif entgegenſtellen. Wiefern eine vermehrte Conſumtion deutſcher Gewerberzeugniſſe in den Hanseſtädten nach dem Anſchluß zu gewärtigen wäre, ſteht dahin: der deutſchen Induſtrie kann es aber nur erfreulich ſein, was Jeder wahrnehmen mag, daß ſie auch ohne ein Interdikt gegen die fremde, der letzteren kräftig auf die Ferſen tritt. Wenn indeſſen einerſeits ein Mehrverbrauch deutſcher Fabricate Folge des Anſchluſſes ſein möchte, ſo würde eine andre Selbſtfolge die Mitbewerbung hanſeatiſcher Fabrication ſein. Ihre Commiſſion beſcheidet ſich, dem Urtheil der Induſtriellen des Zollvereins nicht vorzugreifen, und nicht zu unterſuchen, in welchen Zweigen hanſeatiſches Capital, das bei theilweiſe verändertem Gang des Handels auch theilweiſe

Digitized by Google

in neue Bahnen sich gedrängt sehen würde, mit der Aussicht auf besondren, den Fabricanten des Binnenlandes vielleicht nicht ganz gleichgültigen Erfolg, anzulegen sein dürfte.

Für diese Zwecke des Zollvereins — den fiscalischen und den industriellen — wird auch Niemand leicht den Anschluß der Hansestädte begehren. Wohl aber ist derselbe vom vaterländischen Standpunkt aus oftmals und dringend zur Sprache gebracht für einen ferneren Zweck — für den Zweck einer gemeinsamen Schiffahrts- und Handelspolitik.

In dieser Beziehung ist es Zeit, die unumwundene Ueberzeugung Ihrer Commission auszusprechen, daß der Zollverein zum Zweck einer nationalen Schiffahrts- und Handelspolitik allerdings der Mitwirkung der deutschen Hansestädte nothwendig bedürfen würde.

Wer den Zweck will, der muß auch die Mittel wollen. Aber auf diesem Punkt ihrer Arbeit angelangt, hat Ihre Commission vor Allem die Frage zu erörtern: ist es ausgemacht, daß der Zollverein den Zweck will?

d) Das Schweigen des Zollvereins, den Hansestädten gegenüber.

Die Geschichte des deutschen Zollvereins, die Analyse der wichtigsten von demselben abgeschlossenen Verträge, ist im Obigen in einer Weise dargelegt, der man wenigstens urkundliche Sorgfalt und redliches Streben nach treuer Auffassung nicht streitig machen wird. Wenn eine bejahende Antwort auf die obige Frage daraus nicht zu entnehmen ist, wenn die Symptome, welche dahin gedeutet werden konnten, durch andre öffentliche Handlungen des Zollvereins wiederum aufgehoben oder doch ausgeglichen erscheinen: so bleibt nur noch die Vermuthung übrig, daß der Zollverein den Versuch einer Verständigung mit den Hansestädten, zum Zweck gemeinsamer

Digitized by Google

Maaßregeln (weil ja die Mitwirkung der Hanseſtädte als nothwendig anerkannt iſt), gemacht haben könnte.

Ihre Commiſſion (wie dies Niemandem beſſer bekannt iſt, als den geehrten Committenten) iſt aus Bürgern zuſammengeſetzt, welche allen und jeden diplomatiſchen Geheimniſſen ferne ſtehn. Es iſt ihr nicht gelungen, irgend eine Spur aufzufinden, welche auf einen ſolchen von Seiten des Zollvereins gemachten Verſuch hinweiſen könnte.

Wohl aber iſt Ihre Commiſſion verpflichtet, Umſtände, die keine Geheimniſſe ſind, hier nachzuweiſen, welche eine von hanſeatiſcher Seite geäußerte Geneigtheit zur Verſtändigung enthalten.

Es muß zunächſt an die öffentlichen Erklärungen der Hanseſtädte am deutſchen Bundestag erinnert werden, die im zweiten Abſchnitt aufgeführt ſind, und durch welche das fortgeſetzte Streben nach einer Verwirklichung gemeinſamer deutſcher Maaßregeln über den Handel und Verkehr im Allgemeinen bethätigt ſind. Es muß insbeſondre erinnert werden, daß ehe von einem deutſchen, ehe von einem preußiſchen Zollvereine die Rede war, die Hanseſtädte auf eine gemeinſame deutſche Flagge (ſ. oben S. 70) angetragen haben. Eine deutſche Flagge aber iſt ohne Frage die erſte und unerläßliche Grundlage, auf welcher eine nationale Schiffahrtsgeſetzgebung herzuſtellen wäre. Dieſer Antrag aus jener Zeit (1820) mag zugleich dienen, um aufmerkſam zu machen, wie gänzlich unabhängig von dem Beſtehen dieſes oder jenes Zolltarifs, oder vom Anſchluß an einen ſolchen, eine gemeinſame Schiffahrtsgeſetzgebung ſehr füglich ſich denken läßt, und in Wirklichkeit gedacht worden iſt.

Das Schickſal aller ſolcher Anträge iſt bekannt genug. Zuletzt war es Preußen, das gegen jede Betheiligung des Bundestages an einer Handelspolitik ſich erklärte.

Digitized by Google

Die Jahre schwanden und die Hansestädte standen dem Zollverein gegenüber. Der niederländische Vertrag machte ein vorläufiges Abkommen, nicht im hanseatischen Interesse allein, zum Bedürfniß. Eine bremische Denkschrift vom 1. Mai 1839 (fernere Verhandlungen bei jenem Anlaß sind nicht veröffentlicht) entwickelte in allgemeinen Zügen das Wünschenswerthe einer gegenseitigen Verständigung, einer solchen, die nicht bei dem nächsten, vorübergehenden Anlaß stehen bliebe.

Im vorigen Spätjahr ist eine zweite bremische Denkschrift „zur Abwehr von Mißverständnissen" der Oeffentlichkeit übergeben worden. Auch diese, vom 1. Juni 1842 datirt, wird, wie die erstere, im Anhang abgedruckt werden. Es ist darin ein deutscher Schiffahrtsbund beantragt, und nachgewiesen, daß ein solcher auch ohne vorgängige Verschmelzung der Zollsysteme und Annahme gemeinschaftlicher Zollgränzen ausführbar wäre. Zum Zeugniß, wie wenig das Stehenbleiben bei dem nächsten Gegenstand als Maxime beabsichtigt werden sollte, und in Erwägung ohne Zweifel des bekannten Grundsatzes, daß man den zweiten Schritt nicht wohl thun kann, ehe man den ersten gethan, findet sich darin der folgende Satz: —

„Patriotische Phantasieen bilden die Formen, unter denen sich Deutschland der Fremde als vereinigt darzustellen habe, noch weiter aus, als oben angedeutet, und knüpfen handelspolitische Pläne der mannichfachsten Art daran, je nach den Interessen, welche sie nach außen hin gewahrt oder befördert sehen möchten. Es wird schwerer sein, sich über diese Theorieen zu verständigen, als nach wirklich erfolgter allseitiger Verständigung dieselben kräftig aus- und durchzuführen."

Nur das krasseste Mißverständniß könnte aus diesem Satze herauslesen, daß vom Anschluß an den Zoll-

Digitized by Google

verein, oder könnte verkennen, daß von einer nationalen Handelspolitik die Rede sei.

Ihre Commission beschränkt lieber ihre Angaben, anstatt Unverbürgtes, wenn auch vielleicht der Beweisführung Dienliches, aufzunehmen; sie wird daher den mehrfachen, mit obiger Denkschrift in Verbindung gebrachten, Zeitungsgerüchten nicht folgen.

Nur daran glaubt sie erinnern zu müssen, daß die Denkschrift vom 1. Juni 1842 nicht allein der preußischen, sondern auch der österreichischen Regierung mitgetheilt worden, wie denn auch die Nationalsanktion, in der üblichen Form eines Bundesbeschlusses, für die vorher vielleicht erforderlichen Verträge beantragt ist. Einer Abweichung von dem föderativen Standpunkt (der allein in Wahrheit der nationale heißen kann und der als solcher auch in den Zollvereinsverträgen vorbehalten ist), eines solchen Mißkennens haben die deutschen Hansestädte sich niemals schuldig gemacht.

Angesichts dieser Thatsachen kann Ihre Commission sich nicht verbieten, die Frage aufzuwerfen: ist der Zollverein auf die beantragte Verständigung eingegangen? Oder weßhalb, wenn er den Zweck will, ist er auf eine Verständigung über die Mittel nicht eingegangen?

Auch außerhalb des Kreises der hanseatischen Beziehungen begegnet man einer Thatsache, durch welche das Gewicht dieser Frage verstärkt wird. Es ist dies der Antrag, den im Jahr 1844 die hannoverschen Stände sich angeeignet hatten: „die Regierung zu ersuchen, in Gemeinschaft mit den übrigen Staaten des deutschen Bundes, soweit deren Theilnahme zur Erreichung des Zweckes erforderlich, handelspolitische Vereinbarungen zur Beförderung des direkten Verkehrs mit überseeischen Ländern, unter thunlichster Ausschließung des fremden

Digitized by Google

Zwiſchenhandels, ſowie zur gemeinſamen Feſtſetzung gegenſeitiger Begünſtigungen der Schiffahrt, baldmöglichſt einleiten zu wollen." Die hannoverſche Regierung hat, einer neulichen Mittheilung an die Stände (vom 24. Februar 1846) zufolge, in dieſem Sinn ſich nach Berlin gewendet, ohne daß ihre Anträge daſelbſt Eingang gefunden hätten.

e) Was kann im amerikaniſchen Vertrag, in Bezug auf die Hanſeſtädte, beabſichtigt geweſen ſein?

Nur um Nichts, was hieher gehören könnte, unerörtert zu laſſen, wird auch noch die Meinung zu beleuchten ſein: aus dem amerikaniſchen Vertrag, in Verbindung mit dem belgiſchen, erhelle wohl, daß der Zollverein allerdings den Zweck wolle, daß er aber, aus irgend welcher Urſache, die erſten Schritte zur Einleitung der Mittel zu thun wünſche, ohne darüber mit den Hanſeſtädten ſich zu benehmen.

Im amerikaniſchen Vertrag war ein überſeeiſches Differentialzoll-Syſtem beabſichtigt. Ueber die Modalität hat man nur erfahren, daß die Zollbegünſtigungen an die Bedingung direkter Einfuhr in Schiffen der contrahirenden Theile oder denſelben vertragsmäßig gleichgeſtellten Schiffen geknüpft geweſen, und daß der Zollverein ſich vorbehalten habe, die Häfen an und zwiſchen der Schelde und der Elbe den Zollvereinshäfen gleichzuſtellen.

Daraus ergiebt ſich, daß man nicht allein auf die preußiſche und die amerikaniſche, ſondern auch auf andre gleichgeſtellte Flaggen, namentlich alſo doch wohl auf die hanſeatiſche, bei der Vermittelung des, auf den Vertrag baſirten, Verkehrs gezählt haben muß.

Weniger erhellt die Art der beabſichtigten Maaßregeln und der Controle, von dem Augenblick an, wo die begünſtigten

Digitized by Google

amerikanischen Güter die Mündung eines Nordseestroms erreicht haben würden. Handelt es sich darum, die Absicht des Zollvereins zu errathen, so wird nicht der Maaßstab hanseatischer Interessen, sondern unbedenklich der der Zollvereinsinteressen anzulegen sein.

Wollte man mit dem Verladen Bord über Bord, mit begleitenden Consularatteſten, allenfalls mit einer im Ausfuhrhafen oder im Durchfuhrhafen anzulegenden Plombe sich begnügen, so würden allerdings solche Maaßregeln, wie sie für den, durch Zollrabatt begünstigten, direkten Weinbezug stattfinden, einer Mitwirkung oder Zustimmung der Hansestädte nicht bedürfen. Aber es wird erlaubt sein, zu sagen, daß das Resultat ein ziemlich armseliges bleiben dürfte. Im Weinhandel sind es bekanntlich die Großhändler des Zollvereins, die bei'm direkten Bezug *eines gewissen Quantum* (25 Orhoft) auf den Zollrabatt von 20 pCt. Anspruch machen können. Es steht dahin, ob die Begünstigung einiger Wenigen, auf Kosten der Mehrzahl von Handeltreibenden, der die Mittel zu größeren Unternehmungen nicht immer zu Gebot stehn — ob eine solche privilegirte Stellung der Begüterteren mit gesunden staatswirthschaftlichen Grundsätzen sich in Einklang bringen läßt. Auch steht es dahin, wenn die Gunst und der Apparat der Verification auf kleinere Quantitäten ausgedehnt werden soll, ob das Spiel die Lichter bezahlen würde.

Ganz besonders undenkbar aber ist es, daß von einer so lästigen Art des Verkehrs, bei welcher jedes einzelne Gebinde unter dem Abzeichen einer ungewöhnlichen Operation seinen Weg über Meer und Strom anzutreten und zurückzulegen hätte, eine ansehnliche Belebung des Austausches hätte erwartet werden mögen. Dem Consumenten im Zollverein sowenig, als dem Producenten in Amerika möchte diejenige

Digitized by Google

Gunst sehr beneidenswerth oder folgenreich erscheinen, die einer Waare nur dann zu Theil würde, wenn sie von langer Hand her mit der einen und untheilbaren Bestimmung für den letzten Empfänger versehen worden. Es hieße, die Vortheile absichtlich von sich weisen, welche dem Producenten sowohl als dem Consumenten aus einer reichen, jedem Geschmack und jedem Bedürfniß genügenden Auswahl auf einem Markte entspringen, der gegen Entwerthung der Waaren durch stets rege Nachfrage, gegen Uebertheurung durch starke Zufuhr in der Regel gesichert ist. Es hieße den Verkehr in seine Kindheit zurückversetzen, und Schwierigkeiten schaffen, die längst nicht mehr erhört sind; es fehlte Nichts, als daß man den Kaufmann anwiese, in eigner Person, wie er im Mittelalter that, seine Waaren über See und Sand zu begleiten, und inmitten seiner diversen Colli jederzeit zu constatiren, daß kein theures Haupt ihm fehle.

Es ist deßhalb anzunehmen, daß der Zollverein beabsichtigt hatte, mit den Hansestädten eine geeignete Verabredung zu treffen, und daß die Einleitung dazu in Folge der Nichtratificirung des amerikanischen Vertrags unterblieben ist.

f) Die unklaren Vermuthungen über die Absicht des belgischen Vertrages.

Was den belgischen Vertrag anlangt, so ist bereits oben bemerkt worden, daß den Unterhändlern der Gedanke an ein überseeisches Differentialzoll-System vorgeschwebt zu haben scheint, ungeachtet Nichts darüber im Vertrage selbst zu lesen ist.

Die Presse hat bei Gelegenheit des belgischen Vertrags eine Unklarheit der Vorstellungen entwickelt, welche nur durch die sich überstürzende Hast begreiflich wird, durch die an und für sich gewiß nicht unlöbliche Ungeduld, die von Worten

Digitized by Google

endlich zu Thaten drängt. Die geflügelten Worte selber, welche da und dort gefallen sind, zu zählen oder zu wägen, verspürt Ihre Commission weder Neigung noch Beruf; um so weniger, da sie es auch nicht auf sich nehmen möchte, den Ton und die Stimmung zu vertreten, in welcher ein Theil der hanseatischen Presse bei diesem und ähnlichen Anlässen sich vernehmen lassen mochte.

Hält man sich an die Sache selbst, so löset Alles in einige wenige, einfache Betrachtungen sich auf.

Während von der einen Seite nachdrücklich versichert wird, ohne die Hansestädte sei es dem Zollverein unmöglich, Differentialzölle einzuführen, so wird auf der andern Seite ebenso nachdrücklich behauptet, der Zollverein müsse eben deßhalb Differentialzölle einführen, um die Hansestädte zum Beitritt zu zwingen.

Sofern diese beiden Ansichten wohl hin und wieder einem und demselben Sprecher entwischt sein möchten, so wäre allerdings ein Durcheinanderwerfen von Zweck und Mittel, ein fehlerhafter Kreisschluß mit untergelaufen.

Es kömmt aber darauf an, die beiden Behauptungen, welche einander ausschließen, auseinanderzuhalten, und einer jeden ihr Recht widerfahren zu lassen.

Was die erste Behauptung betrifft, so darf wohl vorausgesetzt werden, daß Niemand, der die Verhältnisse kennt, bei ruhiger Ueberlegung für möglich halten wird, die Dienste der hanseatischen Flagge oder die Häfen der Hansestädte durch das mit Belgien getroffene Abkommen zu irgend einem Zweck auf die Dauer zu ersetzen.

Wohl aber wär' es vielleicht denkbar, daß der Zollverein gewisse sehr ungenügende, einem großen Theil seines eignen Gebietes sehr empfindliche Einrichtungen zu treffen geneigt wäre, welche zugleich den Hansestädten nachtheilig wirken

Digitized by Google

würden — wenn nämlich der Zollverein ein Motiv haben könnte, gegen die Hanseſtädte in ſolcher Weiſe zu verfahren.

In welchem Maaße die Hanseſtädte darunter leiden, in welcher Art ſie ſolche Feindſeligkeiten etwa erwidern könnten, ſoll hier nicht erörtert werden. Ihre Commiſſion verſteht ihre Aufgabe nicht dahin, daß ſie zu unterſuchen hätte, auf welche Weiſe der Zollverein den Hanseſtädten (und nebenbei ſich ſelbſt), oder die Hanseſtädte dem Zollverein (und nebenbei wiederum ſich ſelber) ſehr wehe thun könnten; ſondern ihre willkommene Aufgabe (die ſie, nach beendeter Darlegung der geſchichtlichen Verhältniſſe, nach Kräften zu löſen ſuchen wird) geht vielmehr dahin, zu unterſuchen, auf welche Weiſe der Zollverein und die Hanseſtädte und alle übrigen deutſchen Staaten ſich zur gemeinſamen Erreichung eines vaterländiſchen Zweckes einander die Hände bieten können.

Es genügt deßhalb zu fragen: für welchen vaterländiſchen Zweck, für welches auch nur ſeinen eignen Intereſſen dienende Werk hat der Zollverein die Mitwirkung der Hanseſtädte in Anſpruch genommen, und hat eine Antwort erhalten, die ihn berechtigen oder auch nur in Verſuchung führen könnte, gegen die deutſchen Hanseſtädte feindſelig zu verfahren?

An das Bundesverhältniß auch nur erinnern zu wollen, wäre ganz überflüſſig. Den Thatſachen gegenüber muß jene, gegen den Zollverein nicht minder als gegen die Hanseſtädte ungerechte Behauptung in ihr Nichts zerfallen.

g) Läßt ſich aus dem belgiſchen Vertrag beweiſen, daß der Zollverein ein überſeeiſches Differentialſyſtem will?

Es bleibt die Frage noch übrig, ob der belgiſche Vertrag, ſo wie er iſt, und bei ſeinem Schweigen über die Sache ſelbſt,

Digitized by Google

den unzweifelhaften Beweis liefert, daß der Zollverein den Entschluß gefaßt hat, ein überseeisches Differential-Zollsystem in seine Handelspolitik aufzunehmen?

Einige Umstände, die mit dem Vertrage selbst in Verbindung stehen, mögen zuerst beleuchtet werden.

Aus der belgischen Staatsschrift vom August 1844 wird von einem Wissenden die folgende Stelle angeführt: —

„Das Gesetz vom 21. Juli d. J., welches ein System von Differentialzöllen aufgerichtet hat, um dadurch den belgischen Häfen direkte Zufuhren aus den Ursprungsländern zuzuwenden, und um in Belgien einen großen Markt für Colonialwaaren zu schaffen (was für Deutschland eben so vortheilhaft sein würde, wie für Belgien selbst) — dies Gesetz hat der Gleichstellung (l'assimilation) der preußischen Flagge mit der belgischen kein Hinderniß in den Weg gelegt; diese Gleichstellung kann vertragsmäßig zugestanden werden, und die preußische Schiffahrt würde, in diesem Fall, berufen sein, die aus dem Gesetz vom 21. Juli hervorgehenden, neuen Vortheile zu theilen."

Aus dieser Stelle ersieht man erstens, daß nicht alle Zwecke erreicht worden sind, welche den Unterhändlern vorgeschwebt hatten: denn die preußische Flagge ist der belgischen nicht gleichgestellt worden, was um so auffallender ist, da die Gleichstellung der beiderseitigen Häfen, oder, wenn man will, die Erhebung der belgischen Häfen zu Einfuhrhäfen des Zollvereins, vor Allem doch eine Gleichstellung der beiderseitigen, bei der Einfuhr sich betheiligenden Flaggen erwarten ließ.

Man bemerkt, zweitens, daß in dieser Stelle gesagt wird, durch das Gesetz vom 21. Juli 1844 solle in Belgien ein großer Markt für Colonialwaaren geschaffen werden. In

Digitized by Google

den Hanseſtädten hat ein großer Markt für Colonialwaaren längſt beſtanden, lange vor dem 21. Juli 1844, und zwar gleichfalls zum eben ſo großen Vortheil für den Zollverein, wie für die Hanseſtädte. Auch hat es an direkter Zufuhr nie gefehlt, und wenn man die deutſche Rhederei und die Flagge derjenigen Staaten dabei begünſtigen will, welche den Deutſchen wiederum volle Gegenſeitigkeit einräumen, ſo ſollte man denken, es wäre dies um ein gut Theil mehr in der Natur der Sache begründet, als eine Bevorzugung der belgiſchen Flagge, welche weder eine deutſche iſt, noch den Deutſchen vollkommene Gegenſeitigkeit gewährt. Um ſo weniger leuchtet ein, weßhalb Belgien vorzugsweiſe auserwählt ſein ſollte, um dorthin, anſtatt nach deutſchen Seeplätzen, den Schauplatz der erſten Differential-Politik des Zollvereins zu verlegen.

Beiläufig läßt ſich die Frage berühren, ob Belgien, bei der emſigen Sorge für die Entwickelung ſeiner eignen Induſtrie, und bei ſeinen Verbindungen mit Frankreich, auch einen ebenſo großen Markt für deutſche Fabricate zur Ausfuhr ſchaffen wird, wie für Colonialwaaren zur Einfuhr? Ob es ebenſo danach ſtreben wird, wie die deutſchen Hanseſtädte thun? Eine ſo große Unwiſſenheit iſt nirgendwo vorauszuſetzen, daß es nöthig ſein könnte, dieſe Frage ſtärker zu betonen. —

Vergleicht man endlich den vierten Artikel des belgiſchen Vertrags mit der neueſten belgiſchen Geſetzgebung über die Freilager, ſo erkennt man ſehr unzweideutig, daß Belgien bemüht iſt, die freie Beweglichkeit des hanſeatiſchen Handels, wenn auch nur annähernd, im Spielraum des Entrepôt nachzubilden.

Ueberaus verſtändig erſcheint dieſer belgiſche Entſchluß; auch war er geradezu nothwendig, wenn man eine Ueberein-

Digitized by Google

kunft in der Art der mit dem Zollverein projektirten möglich machen wollte. Denn sonst würde die Differentialzollgesetzgebung die für den Zollverein bestimmten Zufuhren verscheucht haben, anstatt sie heranzuziehen.

In Belgien also kam es darauf an, den Zugang erst zu ebnen, die Ungunst seines Princips erst zu entwaffnen, bevor von einer Verständigung auch nur die Rede sein konnte. Ihre Commission kann sich nicht überreden, auch werden ihre Leser sich schwerlich überreden, daß es leichter und natürlicher sein sollte, eine Verständigung unter solchen Verhältnissen zu suchen, anstatt sich zuerst dahin zu wenden, wo keine Ungunst zu besiegen, kein zurückweisendes Princip zu entwaffnen, sondern nur eine Einrichtung zu vereinbaren war, welche für beide Theile als vortheilhaft, und noch mehr, welche den Gesammtinteressen Deutschlands als förderlich betrachtet ward.

Diese Erwägungen machen es *höchst unwahrscheinlich*, daß *der deutsche Zollverein den Entschluß eines Differentialsystems wirklich gefaßt*, und daß er den belgischen Vertrag als den ersten Schritt zur Ausführung, *nach vorgängiger Ueberlegung*, angeordnet habe.

Sondern es wird diejenige Auffassung, welche oben (S. 256) entwickelt ist, als die richtige erscheinen. Die Idee der Differentialzölle schwebte in der Luft; Belgien bot den ungesuchten Stützpunkt an; *der Zollverein, überrascht, wies das Anerbieten nicht von sich*. Schwere Irrungen wurden in dieser Weise ausgeglichen; doch nicht ohne Schwierigkeit: denn nach einer Mittheilung des großherzoglich hessischen Ministeriums an die Stände ward erst am 20. Oktober der am 1. September 1844 unterzeichnete Vertrag vollends in's Reine gebracht.

Digitized by Google

b) Der Principienstreit in Berlin, seit dem Abschluß des belgischen Vertrages.

Diese Auffassung wird zur Gewißheit erhoben, wenn man den Zeitraum betrachtet, der seit dem Vertrag vom 1. September 1844 wiederum verstrichen ist, ohne daß eine öffentliche Handlung des Zollvereins den Entschluß eines überseeischen Differentialzollsystems kundgegeben hätte.

Im Spätjahr 1845 las man in den öffentlichen Blättern Auszüge einer „Denkschrift, betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern." Der Text, soweit er zugänglich ist, wird in der Beilage abgedruckt werden. In dieser Denkschrift wird darauf angetragen, denjenigen Beschluß zu fassen, der längst hätte gefaßt sein müssen, wenn der belgische Vertrag von Anfang an ein Differentialzollsystem hätte begründen sollen. Als nächste Maaßregel wird vorgeschlagen, „einen deutschen Handels- und Schifffahrtsbund zu unterhandeln."

Daß diese Denkschrift aus dem preußischen Handelsamte herrührt, ist nicht widersprochen worden. Soweit ist man demnach in Berlin davon entfernt, zu meinen, daß mit dem belgischen Vertrag Alles gethan sei.

Die Denkschrift des Handelsamtes war, dem Vernehmen nach, bestimmt, der vorjährigen Zollconferenz vorgelegt zu werden, ist aber gar nicht bis an dieselbe gelangt, weil im Kreise andrer preußischer Behörden einflußreiche Stimmen sich dagegen erhoben.

Es sind ferner Auszüge einer im entgegengesetzten Sinn verfaßten, von einer andern preußischen Behörde herrührenden Denkschrift zur öffentlichen Kunde gelangt. Darin bemerkt man die Aeußerung: es könne die Frage (über Differentialzölle) als durch den Versuch einer derartigen Vertragsab-

Digitized by Google

schließung mit Nordamerika schon entschieden, nicht betrachtet werden. Man begegnet darin ferner der Geneigtheit, „jene Principienfrage für jetzt noch schwebend zu lassen, und die Gelegenheit zu ihrer praktischen Lösung abzuwarten" — offenbar in der Voraussetzung, daß der belgische Vertrag noch nicht die ganz entsprechende Gelegenheit dargeboten habe. Ja, es wird die Aussicht angedeutet, die Ergreifung des fraglichen Systems von dem mehr oder minder genügenden Erfolg einer Regulirung der Verhältnisse mit England (bei'm herannahenden Ablauf des Vertrages von 1841) abhängen zu lassen.

Ihre Commission kann nicht bergen, daß die Ergreifung und consequente Durchführung energischer Maaßregeln zur Begünstigung des direkten Handels gar sehr in die Ferne gerückt erscheint, wenn noch immer, nach allen gemachten Erfahrungen, in Berlin derartige Rücksichten für England vorwalten. Man muß dabei nicht vergessen, daß diese Rücksichten mitten im tiefen Frieden empfohlen werden, unerachtet England über eine Nachbildung seines eignen Systems am allerwenigsten zur völkerrechtlichen Beschwerde befugt sein könnte. Wie soll es erst werden, wenn es sich darum handelte, einen Krieg mit englischen Subsidien zu führen? England ist nicht gewohnt, Subsidien zu zahlen, außer wenn es erwarten kann, daß die Gelder, in Zahlung für britische Ausfuhrartikel, nach den britischen Inseln ihren Weg zurückfinden werden.

i) Der Zollverein und die öffentliche Meinung. — Schluß.

Indessen wie sehr auch solche und ähnliche Bedenken in Berlin an einzelnen Stellen Eingang gewinnen mögen, so sind sie doch nicht geeignet, die öffentliche Meinung in Deutschland zurückzuhalten. Man kann sich nicht darüber täuschen,

Digitized by Google

daß die öffentliche Meinung mit unaufhaltsam vorwärtsdringender Macht ein öffentliches Institut nach dem andern erfaßt. Sie wird auch den Zollverein bestimmen können, früher oder später, eine nationale Schiffahrts- und Handelspolitik in den Vorgrund seiner Bestrebungen zu stellen.

Sobald der Zollverein den Zweck will, muß er auch die Mittel wollen.

Ihre Commission hält es daher keinen Augenblick für müssig, auf den vierten Abschnitt überzugehen, und die Mittel zur Sprache zu bringen, durch welche auch die deutschen Hansestädte an ihrem Theil dem Zweck einer nationalen Schiffahrts- und Handelspolitik, also einem gemeinsam vaterländischen Interesse, fördernd werden entgegenkommen können.

Digitized by Google

IV.

Die Aufgabe der Hanseſtädte.

Digitized by Google

Digitized by Google

1. Rückblick auf die vorhergehenden Abschnitte.

Im ersten Abschnitt dieses Berichtes ist nachgewiesen, daß das vormalige deutsche Reich um Deutschlands Handel und Schiffahrt so viel als gar nicht sich gekümmert, daß vielmehr beide Interessen, nach dem Fall der alten Hansa, die ihnen mächtigen Schutz gewährt hatte, unbeschützt, unberathen und fast unbeachtet blieben; —

daß unter diesen Umständen die drei Städte, welche ihre Unabhängigkeit bewahrten, ihr eignes System mehr und mehr den Bedürfnissen des Zwischenhandels anpaßten; —

daß aber dies System keineswegs mit der später erfundenen, allgemeinen Freihandels-Theorie zu verwechseln, sondern lediglich als der Ausdruck einer, durch Erfahrung gewonnenen Ueberzeugung zu betrachten ist, welche in der möglichst freien Bewegung eine Lebensbedingung des Zwischenhandels erblickt: einer Ueberzeugung, welche auch anderwärts durch die Errichtung von Freihäfen, oder von großen Entrepôts in den Seestädten, oder doch durch die Gewährung eines langen, der unversteuerten Niederlage entsprechenden Zollcredits thatsächlich anerkannt ist; —

daß endlich, ungeachtet der Blüthe ihres Zwischenhandels, und in Folge der ihnen aufgedrängten Isolirung, den Hanse-

Digitized by Google

ſtädten ſowenig als andern deutſchen Staaten, demüthigende Erfahrungen abſeiten des Auslandes, noch ſelbſt unerfreuliche Conflicte mit andern Staaten des gemeinſamen Vaterlandes erſpart worden.

Der zweite Abſchnitt erzählt, wie arg die Hoffnungen deutſcher Nation getäuſcht worden, welche vom Bunde ihrer Regierungen die Verwirklichung einer handelspolitiſchen Einheit Deutſchlands zu erwarten berechtigt war.

Nicht einmal in Bezug auf ſo dringende Angelegenheiten, wie der Verkehr mit Lebensmitteln, das Poſtweſen, konnte eine Gemeinſamkeit erzielt werden.

Die Bemühungen von Privat-Vereinen, den 19ten Artikel der Bundesacte in Erinnerung, und den durch die Nichterfüllung vermehrten Nothſtand zur Anſchauung zu bringen, blieben erfolglos.

Die Benutzung deutſcher Ströme fiel gänzlich dem Separatabkommen der betreffenden Uferſtaaten anheim, wobei weder verzögerte Erledigung dringender Abhülfe, noch übermäßige Belaſtung des Verkehrs ausgeſchloſſen war.

Wenn nicht als Erſatzmittel, ſo doch als Vorläufer der nationalen Einigung, ward die provinzielle angeſtrebt. Die Unterhandlungen einzelner Bundesregierungen untereinander ſcheiterten entweder gänzlich, oder ſie gelangen nur in einem beſchränkten Kreiſe und führten eben deshalb zu keinem genügenden Ergebniß, oder die Vereine löſ'ten nach kurzer, faſt ſpurloſer Dauer ſich wieder auf. Nur der preußiſche Verein hat Lebensfähigkeit und gedeihliches Wachsthum erprobt, und gleichzeitig mit deſſen bedeutendem Fortſchreiten ſprach Preußen ohne Rückhalt ſeine Ueberzeugung aus von der Unzweckmäßigkeit und Erfolgloſigkeit einer erneuerten Wiederaufnahme der Verhandlungen des Bundestages über den 19ten Artikel der Bundesacte.

Digitized by Google

Der dritte Abſchnitt beſchäftigt ſich mit dem großen, unter Preußens Vortritt geſtifteten Zollverein deutſcher Staaten.

Die allmälige Erweiterung des Vereins bis auf ſeinen gegenwärtigen Beſtand, die Veranlaſſungen und Motive, die Hoffnungen und Befürchtungen, welche die einzelnen Staaten zum Anſchluß beſtimmten, die Bedingungen, unter welchen ſie aufgenommen worden, die Schwierigkeiten, an welchen die Unterhandlung mit andern deutſchen Staaten ſich zerſchlug, ſind dargelegt, ſoweit die zugänglichen Quellen reichten.

Weniger glücklich als der innere Fortſchritt und das innere Gedeihen erwies ſich die auswärtige Politik des deutſchen Zollvereins, ſo wie ſie in den abgeſchloſſenen oder doch unterhandelten Verträgen zu Tage liegt. Es verrieth ſich ein bedenkliches Schwanken zwiſchen ſehr verſchiedenartigen, ja entgegengeſetzten Principien, eine leichte Befriedigung mit ungenügender Wiedervergeltung ausgedehnter, ſelbſt hemmender Zugeſtändniſſe, und bei vielverheißenden Intentionen ein Stehnbleiben auf halber Bahn.

Die innere Verfaſſung des Zollvereins trägt den Stempel der Unvollkommenheit, den die Neuheit der Sache, die Art der Erweiterung, und die Rückſicht auf die Souverainetät der mächtigeren unter den beigetretenen Staaten ihr aufgeprägt. Der rein diplomatiſche, aller Oeffentlichkeit entrückte Charakter der Zollvereinstage, der büreaukratiſche, dem directen Einfluß der Volksvertretung fremde Charakter der vorbereitenden Verhandlungen, das einer Reihe von Regierungen formell eingeräumte Veto, das dennoch im Machtverhältniß thatſächlich begründete Vorwiegen Preußens, die, der letzteren Regierung ausſchließlich überlaſſene diplomatiſche Vertretung des Zollvereins: dies ſind ſo viele Uebelſtände, welche auch von der öffentlichen Meinung im Zollverein ſelbſt als ſolche anerkannt werden.

Digitized by Google

Ein Blick auf die gegenwärtige Lage der Dinge zeigte die auswärtige Politik des Zollvereins im andauernden Schwanken begriffen. Der Kampf der Parteien für und wider ein System von Differentialzöllen ist heute noch im Zollverein selbst nicht zur Entscheidung geführt.

2. Nähere Bestimmung der Aufgabe.

Soweit die geschichtlich gewonnenen Ergebnisse — also die Vorbereitung, welche Ihre Commission zur Lösung ihrer Aufgabe unerläßlich betrachtet.

Indem sie nun zu dieser ihrer Aufgabe übergeht, wiederholt Ihre Commission ausdrücklich, daß sie die Frage nach dem Anschluß oder Nicht-Anschluß der Hansestädte an den deutschen Zollverein als zu ihrer Aufgabe überall nicht gehörig erachtet, schon aus dem einfachen Grunde nicht, weil zur Zeit das Gebiet der Hansestädte an das Vereinsgebiet nirgendwo angränzt, vielmehr durch dazwischenliegende Staaten davon getrennt ist.

Ebenso entschieden wiederholt Ihre Commission ihre Ueberzeugung von dem Beruf und der Verpflichtung der Hansestädte, an ihrem Theil mitzuwirken zur Begründung und Ausführung einer nationalen Handelspolitik.

3. Das Project der Differentialzoll-Verträge.

Als den Zielpunkt einer solchen hört man sehr allgemein ein System von Differentialzöllen anpreisen, und zwar in der Weise, daß Verträge mit überseeischen Staaten abgeschlossen werden sollen, um eine Zollermäßigung für den Eingang deutscher Fabricate in jenen Ländern auszuwirken, und dagegen den Bodenproducten derselben Länder eine Zollbegünstigung bei der Einfuhr in die Staaten des Zollvereins zu gewähren.

Digitized by Google

Wenn Ihre Commission an diesen Punkt ihre Erwägungen zunächst knüpft, so ist es lediglich nur, weil von vielen und kräftigen Wortführern einer nationalen Handelspolitik dieser Gedanke vorangestellt und als ein, durch die Mitwirkung der Hansestädte leicht zu erreichendes Ziel bezeichnet wird.

Es ist an dem, daß England mehr als einmal solche Verträge geschlossen, daß es seiner einheimischen Industrie unter günstigeren Bedingungen als jeder andern den Zugang zu fremden Märkten, oder richtiger, das Monopol fremder Märkte zu verschaffen gewußt, und daß es in Erwiderung auch fremde Bodenprodukte vorzugsweise begünstigt hat. Solche Verträge sind sehr allgemein (am lautesten von den Männern der Schule, welche jetzt den Deutschen die Nachahmung des Beispiels anräth) als Löwenverträge bezeichnet worden. Und nicht mit Unrecht; zumal wenn man die bis zur Ertödtung der Landesindustrie getriebene Ausbeutung des portugiesischen Marktes im Auge hat.

Nun läßt sich nicht verkennen, daß es Länder giebt, welche durch die tropische Sonne auf die Erzeugnisse eines von dieser durchglühten Bodens ausschließlich angewiesen, und für jede Art von Fabrikthätigkeit durch die dem Klima entsprechenden Gewohnheiten der Bevölkerung sehr wenig geeignet sind. Tropische Länder allerdings könnten auf Verträge der bezeichneten Art sich einlassen, ohne ein Fabrik-Interesse zu verletzen, das sich in ihren staatswirthschaftlichen Verhältnissen gar nicht vorfindet; sie könnten in der Aussicht auf vermehrten und sichern Absatz ihrer Bodenprodukte eine Ausgleichung eines, der deutschen Industrie zu gewährenden Monopols erblicken.

Um so auffallender ist es aber, in der Reihe der Staaten, mit welchen Unterhandlungen zu pflegen seien, Nordamerika obenangestellt zu finden.

Digitized by Google

Es ist oben (S. 236) bereits angedeutet, daß in Nordamerika die Interessen der Industrie denen des Landbaues und des Handels in ganz ähnlicher Weise, und eher noch schroffer, als in Deutschland, gegenüberstehen. Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten kann die industriellen Interessen nicht allein jenen andern nicht zum Opfer bringen, sie wird selbst mit äußerster Behutsamkeit den Schein vermeiden müssen, als ob eine Concurrenz zugelassen werden sollte, die mit der Zeit irgend einen wesentlichen Artikel der amerikanischen Gewerbsthätigkeit ernsthaft bedrohen könnte. Der Zollverein würde in gleicher Weise auf seiner Hut sein müssen, nicht etwa wenig bedeutende Concessionen hinzunehmen, und dieselben durch eine erschwerte Zufuhr der großen Stapelartikel andern Ursprungs zu erwidern. So lange diese Behutsamkeit von beiden Seiten begriffen und geübt ist, läßt ein Vertrag von wesentlichem Nutzen für die Colonialartikel der Vereinigten Staaten und zugleich für die Industrie des Zollvereins sich nicht erwarten.

Handelt es sich um die südlicher gelegenen Staaten des amerikanischen Festlandes, so fällt dies Bedenken weg; es thut aber eine neue Schwierigkeit sich auf. Eine Bevorzugung der deutschen Industrie auf irgend einem transatlantischen Markt würde für England sowohl als Frankreich eine Erscheinung so neuer und unerwünschter Art sein, daß beide Seemächte Alles daransetzen würden, um die den Deutschen etwa gewährte Gunst wieder aufzuheben oder sie doch zu theilen. Die amerikanischen Staaten sind aber dem Einfluß und der Controle der beiden europäischen Seemächte vielfach ausgesetzt. Die Blokaden von Cartagena durch die Engländer, von Mexico und Buenos-Ayres durch die Franzosen, haben in rascher Folge gelehrt, daß es nie an einem Anlaß fehlen wird, Mißverständnisse zu Zerwürfnissen zu erweitern, und die

Digitized by Google

Aussöhnung durch einen Freundschafts- und Handelsvertrag zu besiegeln, bei dessen Unterhandlung gelegentlich das Schwert in die Wagschale geworfen wird. Man darf annehmen, daß auch der Kaiserstaat von Brasilien weder durch die große Ausdehnung seines Gebiets, noch durch die Zahl der darauf verzettelten Millionen, vor einer ähnlichen Einwirkung der Seemächte geschützt sein würde, falls seine Handelspolitik den Anlaß dazu geben sollte.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß Verträge zur Einführung von Differentialzöllen überall nicht mehr an der Tagesordnung sind.

Großbritannien selbst hat dermalen keinen einzigen Vertrag der bezeichneten Art. Es besitzt unterscheidende Zölle zur Begünstigung der einheimischen Flagge und der directen Einfuhr, auch zu Gunsten der Produkte seiner eignen Colonieen; und der Streit über die Begünstigung des Zuckers freier Arbeit vor dem der Sclavenländer scheint noch nicht ausgekämpft. Aber dies sind ganz andre Gesichtspunkte. Kein Vertrag gewährt diesen Augenblick der britischen Industrie ein Monopol in einem unabhängigen überseeischen Staate.

Der Abschluß solcher Verträge wird außerdem erschwert durch die in den meisten laufenden Verträgen sich vorfindende Clausel der begünstigtsten Nation. Die überseeischen Staaten würden ihre laufenden Verträge zu kündigen, oder eine peinliche Unterhandlung über angemessene Aequivalente zu führen haben, wenn sie bei sich zu Hause die deutsche Industrie vor jeder andern begünstigen, und dadurch die Bevorzugung ihrer Bodenerzeugnisse im Zollvereinstarif erkaufen wollten.

Großbritannien, dessen Vorgang in der Handelswelt immer von großem Einfluß sein wird, hat auch noch in andrer Weise den Abschluß solcher Verträge gar sehr erschwert. Die britische Handelspolitik, indem sie den Grundsatz aus-

Digitized by Google

ſpricht, daß nicht auf dem Wege der Verträge, ſondern auf dem Wege der innern Geſetzgebung der Tarif hinfort modificirt werden ſoll, hält mit einer Sicherheit, die an den Baſiliskenblick der Fabel erinnert, das Auge auf die Handelspolitik andrer Völker geheftet. Durch Conceſſionen, die im eignen Intereſſe längſt zweckdienlich, die Andern von verhältnißmäßig geringem Werth ſein mochten, die aber im rechten Augenblick gewährt waren, durch ihre ſogenannten Reciprocitäts-Verträge (S. 211) hat die britiſche Diplomatie früher die Verſuche einer Nachbildung des britiſchen Syſtems entwaffnet. Jetzt tritt die Geſetzgebung auf den Schauplatz, läßt verjährte Gewohnheiten, überflüſſig oder läſtig gewordene Schutzwehren fallen, und ſcheinbar unbekümmert, ob ſie bei andern Völkern Nachahmung finden werde, übt ſie einen um ſo ſtärkeren, in Deutſchland ſo wenig als in den transatlantiſchen Staaten ſich verläugnenden, moraliſchen Einfluß.

Vieles deutet darauf hin, daß dieſe Anſichten auch im Zollverein ſelbſt Eingang gefunden haben. Nicht allein der frühere Entwurf des Herrn von Rönne will die in Deutſchland zu ergreifenden Maaßregeln auf dem Wege der Geſetzgebung, nicht auf dem der Verträge, ans Licht fördern, ſondern die Nachſchrift des „handelspolitiſchen Teſtaments" zieht den in der Schrift ſelbſt enthaltenen Vorſchlag einer vertragsmäßigen Einführung von Differentialzöllen zurück, und motivirt dieſe weſentliche Abänderung ausdrücklich durch die in der Zwiſchenzeit angekündigten britiſchen Reformen.

Sollte demungeachtet und wider Erwarten es preußiſcher Unterhandlungskunſt gelingen, einen oder den andern überſeeiſchen Staat zu namhafter Bevorzugung der deutſchen Induſtrie zu beſtimmen, nun, ſo würde es an der Befähigung der Hanſeſtädte nicht fehlen, durch angemeſſene Einrichtungen ihrerſeits dazu die Hand zu bieten, daß Deutſchland unter

Digitized by Google

genügenden Controlen und mit Benutzung aller natürlichen Verbindungswege sich in den Genuß jener neuen Vortheile setzen möge. Bei der geringen Wahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses glaubt aber Ihre Commission bei einer Entwickelung der zweckmäßigen Modalitäten nicht verweilen, sondern nur andeuten zu sollen, daß die Hansestädte, auch ohne dem Zollverein beizutreten, eben dasselbe und, vermöge ihrer Lage, noch mehr würden leisten können, als was Belgien leisten könnte, gleichfalls ohne seinerseits dem Zollverein sich anzuschließen.

4. Zurückführung der Aufgabe unter den praktischen Gesichtspunkt.

Wenn eine Bevorzugung deutscher Interessen demnach als ein etwas nebelhaftes und jedenfalls fernes Ziel sich darstellt, so faßt dagegen eine nationale Handelspolitik, so wie Ihre Commission die Sache begreift, Maaßregeln in sich, die sehr viel näher liegen, sehr viel erreichbarer sind, ja die den unerläßlichen Ausgangspunkt aller ferneren Bestrebungen bilden müssen, und zu deren Verwirklichung dennoch bis jetzt noch ebenso wenig geschehen ist, als zur Erfüllung jener kühneren Wünsche und Hoffnungen.

Nur allzuoft hat in den vorhergehenden Abschnitten darauf hingewiesen werden müssen, daß die Zerrissenheit Deutschlands eine vielfach benachtheiligte und unwürdige Stellung seiner materiellen Interessen, dem Auslande gegenüber, verschuldet hat. Durch kein Symbol, noch weniger durch irgend eine Willensäußerung, kömmt dem Ausland auf irgend einem Punkt die Gemeinsamkeit jener Interessen zur Anschauung.

Nicht England allein versteht es, diesen Stand der Dinge auszubeuten. Der kleinste Handelsstaat speculirt mit derselben Zuversicht auf die Unfähigkeit der Deutschen, ihre gemein-

Digitized by Google

schaftlichen Interessen wahrzunehmen. Portugal kennt, bei der Handhabung seiner Schiffahrtsacte, nur Preußen, Hamburger, Hannoveraner: es läugnet die deutsche Nationalität, wie es denn selbst dabei beharren durfte, nicht einmal mit dem Zollverein, als solchen, sondern nur mit einem Zollvereinsstaat nach dem andern zum Abschluß von Handelsverträgen sich herbeizulassen. Diesen Augenblick bevorzugt Holland das kleine, feindselig entfremdete Belgien, und Deutschland ist nicht in der Verfassung, um an der Mündung des Stromes, der einst von der Quelle bis ins Meer durch deutsches Gebiet wanderte, sich in den Mitgenuß derselben Vortheile zu setzen. So ist das große, dem Namen nach einige Deutschland in seinen Verkehrsbeziehungen zum Ausland machtlos, wehrlos, würdelos.

Wenn nicht der mehr und mehr aufs Praktische gerichtete Blick, so würde das erwachende Selbstgefühl und der neubelebte Gedanke der Nationalität schon dafür bürgen, daß dieser Zustand nicht andauern soll. Lediglich nur darum kann es sich handeln, den natürlichsten Ausgangspunkt für diejenigen nationalen Bestrebungen zu finden, welche die öffentliche Stimme verlangt, und zu verlangen ein Recht hat.

Ihre Commission nimmt keinen Anstand, unter den obwaltenden Umständen eine deutsche Schiffahrtsgesetzgebung als diesen natürlichsten Ausgangspunkt zu bezeichnen. Eine solche läßt sich durchführen, ohne daß eine Verschmelzung der Zolltarife, ohne daß eine Uniformirung Deutschlands in Bezug auf das System der Waarenzölle, oder eine Einigung über die fiscalischen oder industriellen Grundsätze der Tarifirung vorangegangen wäre.

Digitized by Google

5. Deutsches Schiffahrtsgebiet, deutsche Flagge, und deren Rechte.

Die Erklärung des ganzen Deutschlands für ein einziges und untrennbares Schiffahrtsgebiet würde die Grundlage einer deutschen Schiffahrtsgesetzgebung bilden.

Eine deutsche Flagge als gemeinsames Symbol, das die unterscheidenden Abzeichen der Einzelnstaaten nicht ausschließt, würde die gleiche Berechtigung dieser Flagge in allen deutschen Häfen aussprechen. Besondere Bestimmungen über den Ursprung, die Bemannung u. dgl. würden über das Recht eines Schiffes entscheiden, die deutsche Flagge zu führen und an den derselben zuzusichernden Vorzügen Theil zu nehmen.

Nach dem Vorgang der meisten Seestaaten wäre der deutschen Flagge ausschließlich das Recht der deutschen Küstenschiffahrt vorzubehalten.

Ein näher zu bestimmender Aufschlag der Schiffsabgaben würde in allen deutschen Häfen jede fremde Flagge treffen, in deren Heimatshäfen die deutsche Flagge nicht der nationalen, in Bezug auf die Schiffsabgaben, sich vollkommen gleichgestellt findet. Die beglaubigte Anzeige der erfolgten Gleichstellung würde von selbst oder mittelst auszutauschender Declarationen die betreffende fremde Flagge von dem erhöhten Tonnengelde befreien.

Diese Bestimmungen, deren Durchführung kaum eine Erweiterung auch nur derjenigen Controle-Maaßregeln erfordern dürfte, welche selbst in den Hanseſtädten zur Zeit bestehn, würden ausreichen, um manche Nachtheile, welchen die deutsche Rhederei jetzt noch an fremden Küsten begegnet, zu beseitigen, oder doch deren Wirkung, durch eine Begünstigung der deutschen Flagge an der deutschen Küste, auszugleichen. Die bloße Thatsache, daß auch Deutschland eine Waffe besitzt und sie zu üben entschlossen ist, um gleiche Berechtigung geltend

Digitized by Google

zu machen und Ungunst erforderlichen Falls zu erwidern — dies einfache Bewußtsein, wenn auch vorerst nur der deutschen Flagge das Recht der Nationalität zur Wahrheit geworden wäre, würde diejenige Haltung Deutschlands, dem Ausland gegenüber, herstellen, ohne welche von einer nationalen Handelspolitik nimmermehr und in keiner Beziehung die Rede sein könnte.

Ihre Commission trägt kein Bedenken zu gestehn, daß sie den politischen, oder, wenn man will, den moralischen Werth einer solchen Entschließung noch höher anschlägt, als die materiellen Vortheile, welche zunächst für die Hebung der Rhederei zu erwarten sein mögen, deren Wechselwirkung mit der Blüthe des Ein- und Ausfuhrhandels sie übrigens so wenig verkennt, als deren Bedeutsamkeit für den Nationalwohlstand überhaupt.

6. Deutsche Consulate.

Unmittelbar an diesen Vorschlag glaubt Ihre Commission einen andern, gleichfalls oft vernommenen, anreihen zu sollen, nämlich die Bildung *deutscher Consulate* in allen wichtigen transatlantischen Plätzen. Es ist hier wiederum der Gesichtspunkt der Nationalität, der in den Vorgrund tritt. Bis jetzt sind es immer nur einzelne, zum Theil kleinere deutsche Staaten, welche regelmäßig vertreten sind. Daß Deutschland ein Ganzes, daß es eine *Macht* ist, kömmt nirgendwo, auch *nicht einmal durch den Namen*, zur Anschauung. Es ist ein demüthigendes Bewußtsein für den Deutschen, daß seine Vertretung in Verhältnissen, in welchen der Einzelne ihrer am dringendsten bedarf, von dem zufälligen Umstand abhängt, ob ein Consul seiner speciellen Heimat an Ort und Stelle sich befindet, ob ein Consul eines andern Staates durch seine Instructionen angewiesen, oder Willens ist, sich

Digitized by Google

seiner anzunehmen, ob endlich die fremden Behörden je nach ihrer Kenntniß der deutschen Geographie oder je nach ihrer Laune geneigt sind, eine solche Vertretnng als gehörig legitimirt gelten zu lassen. Es wäre überflüssig, hier an die Klage deutscher Landsleute erinnern zu wollen, die jüngst aus Canton herübergesandt und in allen deutschen Blättern wiederholt worden ist. Aber wenn auch nicht wirklich große materielle Interessen, wenn nicht selbst das Leben, die persönliche Freiheit und Sicherheit deutscher Bürger auf dem Spiele stände, so würde die Aufstellung deutscher Consulate als ein wichtiger Schritt schon deshalb sich empfehlen, weil die ersten Schritte überall die wichtigsten und entscheidenden sind, und weil die deutsche Nationalität als solche in allen internationalen Beziehungen der Schifffahrt und des Verkehrs bis jetzt in einem Zustande der vollendeten Verwahrlosung sich befunden hat.

7. Warnung vor künstlichen und zusammengesetzten Maaßregeln.

Will man nun, anknüpfend an die Constituirung des deutschen Schiffahrtsgebietes, auf der Bahn der Gesetzgebung in der angedeuteten Richtung weiter gehn, so liegt bekanntlich schon längere Zeit der Oeffentlichkeit mehr als ein Vorschlag vor, die Schiffahrtsacten andrer Völker in der Weise zu erwidern, daß dem Verbot ein Verbot, der Belastung eine entsprechende Belastung, der einzelnen Begünstigung eine vollkommen gleichgeltende entgegenstehn möge.

Man braucht nur einen Blick in den französischen Tarif zu werfen, um inne zu werden, wie vielfach und künstlich die Abstufungen sind, deren es bedürfen würde, um ein solches System erwidernd nachzubilden. Es ist dies eine Klippe, vor welcher geradezu gewarnt werden muß, weil daran jede gute

Digitized by Google

Abſicht für fernere Maaßregeln zu Gunſten der nationalen Intereſſen ſcheitern möchte, wie denn die bisherige gänzliche Unthätigkeit auch der Geſetzgebung des deutſchen Zollvereins gutentheils daher ſich erklären mag, daß zuviel — wenigſtens für den Anfang viel zu viel — von den Wortführern ſolcher Maaßregeln begehrt war.

In den Hanſeſtädten würde es außerordentlich nahe liegen, künſtlich abgeſtufte Einrichtungen der bezeichneten Art mit denjenigen zu contraſtiren, unter welchen ihr Handel nicht allein groß und blühend geworden, ſondern auch ihre Schifffahrt von Jahr zu Jahr, im ungleichen Kampf gegen auswärtige — gegen eben jene künſtlich gegliederten Syſteme, ſich zu einer, in Wahrheit nicht zu verachtenden Handelsflotte geſtaltet hat, zu einer ſolchen, auf deren Mitwirkung Deutſchland ganz weſentlich zu zählen gewohnt iſt, wenn es gilt, in irgend welchem Umfang die Mitbewerbung fremder Flaggen durch geſteigerte Thätigkeit der heimiſchen zu erſetzen.

Aber Ihre Commiſſion zieht es vor, die in der Natur der Sache liegenden Gründe hervorzuheben, deren Würdigung auch da zu erwarten iſt, wo ſie nicht durch unmittelbare Anſchauung und Erfahrungskunde der äußeren Verhältniſſe unterſtützt wird, unter welchen der Handel ſich bewegt.

Möglichſt einfach müſſen die zu ergreifenden Maaßregeln ſein, nicht allein, um nicht den Handel mehr als Noth thut zu beſchränken — nicht allein, um nicht die Controle zu erſchweren, und Anſtalten und Aufwendungen für dieſelbe zu vervielfältigen, ohne verhältnißmäßigen Erfolg — ſondern weil es ſich darum handelt, daß endlich Etwas, und zwar gemeinſam, geſchehe, wo bis jetzt gar Nichts geſchehen iſt, weil es dabei lediglich nur auf die Erreichung eines beſtimmten, leicht faßlichen Zweckes, und ganz und gar nicht auf eine genaue Nachbildung derjenigen Mittel ankömmt,

Digitized by Google

durch welche andre Völker ihre Zwecke zu erreichen gesucht haben mögen. Ein Tag lehrt den andern, und auf dem Boden der eignen Erfahrung wird am dienlichsten fortgebildet werden, was wirklich aus eigner Ueberzeugung, und nicht aus bloßer Nachahmung hervorgegangen. Wie groß auch das Gewicht fremder Beispiele sein mag, so wird man doch zugeben, daß in dem bloßen Vorhandensein gewisser künstlichen Einrichtungen anderwärts, für Deutschland noch kein Motiv liegen kann, auch seinerseits eben dieselben, in ihrem ganzen Umfang und mit aller Verwickelung ihres Apparates, sich anzueignen. Ist doch das einfachste Mittel zur Erreichung des Zweckes immer das beste — selbst wenn das zusammengesetztere nicht eben besondre nachweisbare Unzuträglichkeiten mit sich führen möchte.

8. Directe und indirecte Einfuhr. — Handelspolitischer Gesichtspunkt.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, entscheidet Ihre Commission sich zunächst für den Vorschlag einer Begünstigung der directen Einfuhr vor der indirecten, und zwar mittelst eines Aufschlagszolles auf die letztere.

Der Zweck einer solchen Maaßregel ist einleuchtend. Es gilt nicht allein, die eigne Flagge zu der längeren Seefahrt vorzugsweise aufzufordern, sondern es tritt hier eine Betrachtung hinzu, welche dem Gebiet der eigentlichen Handelspolitik angehört.

Die unmittelbare Einfuhr der Colonialwaaren (denn um diese handelt es sich hauptsächlich) aus den Erzeugungsländern setzt einen Verkehr mit diesen Ländern voraus, der um so lohnender sich gestalten wird, je mehr er als ein wirklicher Tauschverkehr sich bewegt. Je mehr die unmittelbare Beziehung zu einem transatlantischen Markte sich belebt, desto reger

Digitized by Google

iſt der Anlaß zum Abſatz deutſcher Erzeugniſſe auf demſelben Markte. Was auf dem gewaltſamen, in die freie Bewegung des Verkehrs tiefer eingreifenden Wege von Differentialzöllen, einer oben bereits beſprochenen Anſicht zufolge, verſucht werden ſollte, das iſt bis zu einem in der That nicht unbefriedigenden Grade angebahnt durch die im eignen Intereſſe rege Thätigkeit der deutſchen, insbeſondre der hanſeatiſchen Rhederei. Deutſchland hat dieſen ohne alle Aufmunterung und faſt ohne Beachtung gebliebenen Anſtrengungen es zu danken, daß die deutſche Induſtrie neben jeder fremden auf den transatlantiſchen Märkten mitwerbend erſcheint, während wiederum durch den geſicherten und reichlichen Abſatz der Landesprodukte die Tauſchfähigkeit jener Länder ſich ſteigert. Man darf erwarten, daß dieſe bis jetzt ſich ſelbſt überlaſſene Entwickelung des directen Verkehrs ſich noch erweitern wird, wenn die indirecte Zufuhr der Colonialwaaren, alſo die Zufuhr derſelben aus europäiſchen Häfen, erſchwert wird. Man braucht aber keineswegs ein Anhänger der Theorie der Handelsbilanz, im Sinn des verſchollenen Mercantil-Syſtems zu ſein, um es unzuträglich zu finden, wenn wir den Holländern, zum jährlichen Belaufe von großen Summen, die Produkte ihrer Colonieen abkaufen, während ſie ſpöttiſch wenig von deutſchen Erzeugniſſen für ihre bedürfnißloſen Colonieen zurücknehmen.

Ihre Commiſſion glaubt auch, daß nicht allzuängſtlich danach zu fragen ſei, ob es nicht rathſamer ſein könnte, dem Holländer deßhalb abzukaufen, weil er vielleicht, zeitweiſe wenigſtens, ſeine Colonialwaaren auch zu geringeren Preiſen auf unſern Markt zu werfen geneigt ſein möchte. Selbſt vom kaufmänniſchen Geſichtspunkt aus wird der ſprüchwörtliche Grundſatz „zu kaufen, wo man am wohlfeilſten kauft" nicht ausſchließlich maaßgebend ſein. Beim Handel im Großen wie im Kleinen kömmt es nicht darauf allein an, daß wohl-

Digitized by Google

feil eingekauft werde, sondern in der That auch sehr wesentlich darauf, daß der Käufer zahlungsfähig sei. Die Zahlungsfähigkeit einer Nation beruht aber zum großen Theil auf der Aufmunterung der Arbeit durch die Aussicht auf raschen und lohnenden Absatz.

9. Vereinfachung der erforderlichen Maaßregeln.

Es könnte nun auf den ersten Blick scheinen, als wenn die Begünstigung der directen vor der indirecten Einfuhr eine ins Einzelne gehende, zeitraubende und lästige Controle des gesammten Verkehrs nach sich ziehen würde.

Aber schon der Umstand, daß nur an die Zufuhr von außereuropäischen Erzeugnissen gedacht ist, wird diese Besorgniß mindern. Auch unter diesen aber ist es eine kleine Zahl von Hauptartikeln, welche bekanntlich den bei weitem größten Theil der Zollerträgnisse liefern, und auf welche die vorgeschlagene Maaßregel, unbeschadet des Zweckes, sich beschränken kann.

Das Mittel der Ausführung wird allerdings in einem Aufschlagszoll *auf die Waare* bestehn müssen. Dennoch wird es ins Werk zu richten sein, ohne daß eine Verschmelzung der Zolltarife der verschiedenen deutschen Küstenländer vorangegangen, und ohne daß den bestehenden Anstalten der Controle besonders erschwerte Obliegenheiten, oder dem Handel, auch wo er sich gänzlich frei zu bewegen gewohnt ist, besonders lästige Formalitäten anzumuthen wären.

Ein Aufschlag von Procenten auf den Werthzoll würde bei der Verschiedenheit der Zolltarife ein verschiedenes Resultat geben, und bei der Geringfügigkeit der Abgaben in den Hansestädten wirkungslos sein. Schon deßhalb wird von dieser Art der Erhebung, als einer durchaus unpraktischen, Umgang zu nehmen, und dagegen einfach zu bestimmen sein, daß die zu

Digitized by Google

benennenden wenigen Hauptartikel der Colonieen bei indirecter Einfuhr in allen deutschen Häfen von einem gleichförmigen Gewichtszoll, außer dem im betreffenden Tarif verzeichneten Zollsatz, betroffen werden.

Was die Sache einzig erschwert, ist die Unerläßlichkeit einer entsprechenden Controle der Einfuhr über die Landgränze. Aber da an allen Landgränzen Deutschlands eine Zollcontrole bereits besteht, und da die Einfuhr der zu bezeichnenden Colonialwaaren über die Landgränze schlechthin als eine indirecte zu betrachten und zu behandeln sein wird, da ferner an der Geneigtheit Belgiens, seine Entrepôts unter angemessener Controle als Einfuhrhäfen für die deutschen Rheinlande darzubieten, nicht zu zweifeln ist, so würden auch diese Schwierigkeiten zu überwinden sein.

10. Mittel zur Herstellung des gestörten Gleichgewichtes in der Berechtigung der Flaggen.

Endlich wird diese Einrichtung sich auch benutzen lassen, um eine Ungunst, welche der deutschen Flagge durch die Schiffahrtsgesetze andrer Völker widerfährt, einigermaaßen auszugleichen. Wenn z. B. ein deutsches Schiff Zucker aus Havana nach England zum Consum nicht bringen darf, so würde die Einfuhr von Zucker aus Havana unter englischer Flagge in deutschen Häfen der indirecten Einfuhr gleichzustellen sein. Wenn man darauf verzichtet, jede Erschwerung oder Belästigung gleichartig zu erwidern, so möchte dagegen der hier sich darbietende Hebel nicht zu verschmähen sein, um die gänzliche Ausschließung oder höhere Belastung unserer Flagge bei gewissen Fahrten, sofern sie auf einem leicht zu erkennenden Verhältniß beruht, nicht ganz unbeachtet zu lassen, sondern die nicht unbillige Vergeltung mittelst einer leicht anwendbaren Maaßregel in den Kreis der deutschen Schiffahrtsgesetzgebung zu ziehen.

Digitized by Google

11. Entrepôts, zur Aufrechthaltung des Zwischenhandels.

Es bleibt noch übrig, zu bemerken, daß dieser die indirecte Einfuhr, oder die ihr etwa gleichzustellenden Operationen treffende Auffschlagszoll nur auf die Einfuhr zum Consum in Deutschland zu beschränken wäre. Wie in England gleichartige Maaßregeln nur die Versteuerung zum Consum, nicht aber die Lagerung zum Zweck der Wiederausfuhr treffen, so würde auch in den deutschen Häfen der Zwischenhandel davon unberührt bleiben müssen. Deutschland kann kein Motiv haben, seinem eignen Zwischenhandel weniger zuzugestehn, als andre Nationen sich gemüssigt finden, dem ihrigen einzuräumen. Es ist hier keineswegs nur vom Zwischenhandel der Hanseſtädte die Rede, ungeachtet er allerdings den einleuchtendsten Beweis liefert, daß seine freie Bewegung wesentlich dazu dient, einem Seeplatz diejenige hervorragende Bedeutung in der Handelswelt zu geben, durch welche ihm auch die Vermittelung eines großartigen Ausfuhrgeschäftes gar sehr erleichtert wird.

Es wäre ein reiner Luxus der Selbstpeinigung, wenn Deutschland ohne Noth irgend einem seiner Seehäfen seinen Antheil am Zwischenhandel verkümmern wollte. Was die englische Handelspolitik, bei aller Strenge und Fiscalität, möglich gemacht hat, nämlich die unversteuerte Niederlage zum Zweck der Wiederausfuhr, das muß auch in Deutschland herzustellen sein. In den Hanseſtädten würden solche Niederlagen nur für die vom Waarenauffschlagszoll betroffenen Artikel, also für die in indirecter Fahrt eingebrachten, erforderlich sein. Aber die Hanseſtädte würden eben damit in ein ganz neues Verhältniß treten; denn ihre geringe Abgabe und ihr ganzes System ließ ihren ganzen Waarenvorrath im Wesentlichen als eine unversteuerte Niederlage erscheinen, indem die Waare nur erst, nachdem sie über die Landgränze

Digitized by Google

ins Innere ging, einem höheren Zoll verfiel. In gleichem Fall würden die Freihäfen Altona und Trieſt ſich befinden, und ſie würden durch ähnliche Einrichtungen, ohne im Uebrigen ihrem Syſtem zu entſagen, zur Durchführung eines nationalen Zweckes mitwirken können. Man darf glauben, daß andre deutſche Küſtenſtaaten bei ſolchem Anlaß, im wohlverſtandnen Intereſſe ihrer eignen Seeplätze, ſich überzeugen würden, daß die Sorge für einen freieren Spielraum des Handels mit einem höheren Zollſyſtem nicht nur, ſondern ſelbſt mit beſtimmt ausgeſprochenen handelspolitiſchen Tendenzen keineswegs unvereinbar iſt. Ihre Commiſſion hat dieſe Bemerkung nicht unterdrücken wollen; denn wie bei der ganzen Arbeit, ſo hat insbeſondre bei dieſen Erwägungen die Wirkung der beantragten Maaßregeln aufs Große und Ganze als Hauptſache ihr vorgeſchwebt.

12. Ergänzende Bemerkungen.

Eine geeignete, gegenſeitige Controle würde den verſchiednen Staaten die im Intereſſe eines jeden erforderliche Gewißheit geben, daß aus den Entrepôts die Waaren entweder ins Ausland geführt, oder, falls ſie an den innern Verkehr abgegeben werden ſollen, mit dem Zollaufſchlage belegt werden. Ueber die Verwendung des Ertrages wird es an der Zeit ſein, Vorſchläge zu machen, wenn der beſprochene Aufſchlagszoll ins Leben treten ſoll; am nächſten liegt wohl deſſen Beſtimmung für die Ausſtattung deutſcher Conſulate.

Sofern zur Durchführung der Maaßregeln eine Reviſion laufender Verträge erforderlich ſein mag, würde dieſelbe gemeinſam vorzunehmen ſein. Es braucht nicht geſagt zu werden, daß dabei für keinen deutſchen Staat ein Bedenken obwalten kann; denn kein Staat darf beſorgen, weniger günſtige Bedingungen zu erhalten, wenn er als Theil eines Ganzen unterhandelt, das vierzig Millionen Conſumenten in ſich faßt.

Digitized by Google

Die erforderliche Gleichförmigkeit des Aufschlags in allen deutschen Häfen bietet den ungesuchten Anlaß, hier einen Gegenstand zu erwähnen, der täglich und stündlich Einheimischen und Fremden den allzu anschaulichen Beweis liefert, wie wenig es bis jetzt den Deutschen mit der Einigung ein Ernst gewesen, auch selbst da, wo nicht die Interessen, sondern nur die Gewohnheiten im Wege standen: den Mangel nämlich eines gleichförmigen Systems von Münze, Maaß und Gewicht. „Gleiches Münzwesen" war von Preußen schon in einem ersten Entwurf der Bundesacte (s. oben S. 52) zur Sprache gebracht. Was in dieser Beziehung durch die bekannten Münzconventionen unter den Zollvereinsstaaten erreicht, was in andern deutschen Staaten zur Zeit mindestens angeregt ist, läßt in nicht ferner Zeit eine Erfüllung dieses Wunsches hoffen. In Bezug auf Maaß und Gewicht ist es selbst unter den Zollvereinsstaaten bei der proportionnellen Zurückführung der Gewichtsysteme auf eine zu Grunde gelegte Einheit geblieben, um den officiellen Zollcentner zu normiren, ein Vorschlag Sachsens aber auf ein gemeinschaftliches Maaß- und Gewichtsystem ist in der Zollconferenz von 1838 auf Schwierigkeiten gestoßen. Ganz abgesehen von gradezu irreführenden Bezeichnungen (wie z. B., was man in Leipzig eine Brabanter Elle nennt, um 2.6 französische Linien kürzer ist, als was in Hamburg und anderwärts unter demselben Namen geht), ganz abgesehen von besonderen und unglaublichen Uebelständen, muß das Bedürfniß einer Einigung nicht allein jedem praktischen Kaufmann, sondern überhaupt dem gesunden Menschenverstand einleuchten.

Digitized by Google

13. Der deutsche Bund, sein Beruf und seine Befugniß zur Schiffahrtsgesetzgebung.

Wenn Ihre Commission hier einhält, so ist's, weil sie glaubt, daß bis auf diesen Punkt etwa die Dinge auf demjenigen Wege geführt werden können, den sie bei den bisherigen Vorschlägen im Sinne trägt. Es ist dieser Weg kein andrer, als vermittelst der Gesetzgebung des deutschen Bundes. Auch diese Ansicht wird demnächst zu begründen sein.

Sobald von Maaßregeln für das ganze Deutschland die Rede ist, so liegt es doch wohl in der Natur der Dinge, so folgt es aus den ersten Grundsätzen unsres öffentlichen Rechts, daß an die Thätigkeit des deutschen Bundes, mittelst seines Organes, der Bundesversammlung, zuerst zu denken ist. Eben diese Rede vom ganzen Deutschland ist den Grundverträgen des Bundes so wenig fremd, daß vielmehr die Bezeichnung Deutschland, ganz Deutschland, das gesammte Deutschland, in einer Reihe von Artikeln (Bundesacte Art. 2, 11, 14, 16; Wiener Schlußacte im Eingang, und Art. 1, 35 und 36) ausdrücklich vorkömmt.

Die Competenz der Bundesversammlung kann nach Artikel 19 der Bundesacte und Artikel 65 der Wiener Schlußacte keinem Zweifel unterliegen.

Wenn der Bundestag in bald dreißig Jahren für die Erfüllung des Art. 19 Nichts gethan hat, so folgt daraus mit Nichten, daß während fernerer dreißig Jahre wiederum Nichts geschehen soll. Vielmehr wird in unseren Tagen lauter als je zuvor und von allen Seiten dem Bundestag ins Ohr gerufen, daß die Nation von ihm die Vertretung ihrer Interessen nach jeder Richtung hin, und eine würdigere Stellung Deutschlands in der Reihe der Mächte nach außen hin zu erwarten berechtigt ist. Wenn schwache und beginnende Spuren

Digitized by Google

nicht ganz täuschen, so scheint auch die öffentliche Stimme sich den Weg einigermaaßen in die Räume gebahnt zu haben, in welchen berathen werden soll, was den Volksgeist mächtig bewegt, und was vaterländische Gesinnung gebieterisch erheischt.

Am wenigsten wäre eine auswärtige Macht berechtigt, aus der langen Unthätigkeit auf eine Verzichtleistung des Bundestags oder der Nation auf die Wiederaufnahme der Verhandlungen über den 19ten Art. der Bundesacte zu schliessen. Gewiß würde auch von keiner auswärtigen Macht der entfernteste Versuch einer Einsprache erhoben werden wollen, wenn der Bundestag sich entschließen sollte, mit der Constituirung von ganz Deutschland zu einem einzigen Schiffahrtsgebiet den Anfang zu machen. Denn eben jene im Art. 19 enthaltene Befugniß ist völkerrechtlich aufs Feierlichste anerkannt. Auch beruht der deutsche Bund nicht etwa, wie der Zollverein, auf einem für eine Reihe von Jahren geschlossenen Vertrag, sondern er ist „als ein unauflöslicher Verein gegründet" (Wiener Schlußacte Art. 5). Um so viel größer ist das Gewicht, mit welchem der Bund, *als europäische Macht*, nach irgend einer Richtung hin aufzutreten befähigt und berufen ist.

14. Widerlegung von Einwendungen. — Analogie der Militair-Commission des deutschen Bundes.

Daß bei der Besetzung der Bundestagsgesandtschaften im Allgemeinen nicht eben auf eine besondere Vertrautheit mit den Angelegenheiten des Handels und der Schiffahrt gesehen zu werden pflegt, ist eine sehr richtige Bemerkung, mit der es aber damals, als der 19te Artikel der Bundesacte aufgestellt und als er erneuert ward, ganz eben dieselbe Bewandtniß hatte, wie heute; und doch muß man glauben, daß damals jener Artikel ernstlich gemeint gewesen. Es hat aber

Digitized by Google

längst der gesunde Verstand in Staatssachen die Einrichtung an die Hand gegeben, daß in betreffenden Fällen, wo es auf specielle Sachkunde ankömmt, die obern Stellen nicht eher zu Beschlüssen schreiten, als nach eingeholtem Gutachten von Sachverständigen.

Die Militairverfassung des deutschen Bundes hat den Anlaß zur Herstellung eines Institutes gegeben, welches nur zu Gunsten der Angelegenheiten der Schiffahrt und des Verkehrs nachgebildet zu werden braucht, wenn der 19te Art. aufhören soll, ein todter Buchstabe zu sein.

In der sechszehnten Sitzung des Jahrs 1818 ward beschlossen, daß ein Ausschuß von sieben Mitgliedern aus der Mitte der Bundesversammlung ernannt werden soll, um den Entwurf einer Militairverfassung auszuarbeiten. „Zur Hülfe", sagt der Beschluß ferner, „zur Hülfe für diesen Bundestagsausschuß und zur Bearbeitung der einzelnen rein-militairischen Entwickelungen und Beziehungen, welche nur von Sachverständigen beurtheilt und geordnet werden können, wird gleichzeitig ein aus Militairpersonen bestehender Ausschuß gebildet, welcher gegen die Bundesversammlung im Allgemeinen, und gegen den Ausschuß derselben insbesondre, in jenem Verhältniß steht, in welchem während der Wiener Congreßverhandlungen eigene statistische, militairische u. dergl. Ausschüsse mit dem besten Erfolge gestanden haben."

Dieser technische Ausschuß — die Militair-Commission des deutschen Bundes — ist am 15. März 1819 ins Leben getreten, und ist ein permanentes Institut geworden. Die Militair-Commission besteht aus sechs Mitgliedern; die Eintheilung des Bundesheeres ist dabei in der Art zu Grunde gelegt, daß ein Bevollmächtigter von jeder der drei Regierungen abgeordnet wird, welche die sieben ungemischten Armee-Corps stellen; die Stimmführung für die gemischten Corps bleibt der Uebereinkunft der betheiligten Bundesglieder über-

Digitized by Google

lassen; für jede Division der gemischten Corps kann übrigens ein Bevollmächtigter den Sitzungen beiwohnen. Die Mitglieder sind für die Erfüllung ihrer Instructionen den sie absendenden Regierungen, für die Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Verwendung der überwiesenen Gelder der Bundesversammlung verantwortlich.

Der Wirkungskreis der Militair-Commission umfaßt im Allgemeinen die Lieferung der ihr übertragenen technischen Arbeiten; im Besondern die Sorge für Evidenthaltung des Standes der Bundes-Contingente, die rein militairische Aufsicht über die Bundesfestungen, und die unmittelbare Leitung der, von der Bundesversammlung angeordneten fortificatorischen Arbeiten u. s. w. Die Kosten der Militair-Commission werden, nach Maaßgabe der Matrikel, von sämmtlichen Bundesgliedern getragen.

Dieser Analogie müßte man absichtlich aus dem Wege gehn wollen, um zu verkennen, daß auch für andre Gesammtanliegen Deutschlands, und namentlich für die Schiffahrtspolitik und die internationalen Handelsbeziehungen, die Bundesversammlung durch ganz ähnliche Mittel in den Stand gesetzt werden kann, eine bis jetzt ungewohnte Thätigkeit zu entwickeln.

15. Vereinbarkeit der vorgeschlagenen Maaßregeln mit der Fortdauer der vorhandenen Zollsysteme sowohl, als mit deren beliebiger Modification.

Eine andre, früher geltend gemachte Ansicht ging dahin: es werde die Erfüllung des Art. 19 auf den Weg der Separatübereinkünfte zu verweisen sein, weil man es mit besondern Einrichtungen und Gesetzgebungen der einzelnen Staaten zu thun haben würde, die ihre Autonomie und ihre wirklichen oder vermeintlichen Interessen den Beschlüssen der Mehrzahl nicht unterzuordnen bereit sein möchten. Diese Einwendung

Digitized by Google

trifft nicht den oben entwickelten Vorschlag. Denn die empfohlenen allgemeinen Bestimmungen machen es nicht nothwendig, in das System der Zölle und indirecten Abgaben der einzelnen Staaten einzugehn. Das System der Waarenzölle wird dadurch nicht weiter afficirt, als daß für die indirecte Einfuhr einer leicht übersehbaren Anzahl von Artikeln ein gleichmäßiger Aufschlag dem betreffenden, unabhängig davon bestimmten Tarif hinzuzufügen wäre. Oesterreich so wenig als der Zollverein würde ein erprobt befundenes Zollsystem deßhalb zu modificiren, oder einer zweckmäßig erachteten Modification deßhalb Anstand zu geben brauchen. Jeder deutsche Staat, der kleinste wie der größte, würde für sich allein oder im Verein mit andern seinen Tarif so zu gestalten fortfahren, wie er es dem Bedürfniß seiner Finanzen oder seiner Industrie oder irgendwelchen andern Rücksichten angemessen hält.

Wenn die Bundesgesetzgebung, ohne in die Zollsysteme der einzelnen Staaten einzugreifen oder deren Vereinbarungen zu stören, die bezeichnete Linie einhält, so wird auch Preußen die Einwendungen nicht mehr erheben können, die es im Jahr 1833 (oben S. 116) Anträgen anderer Art entgegenhielt. Man kann in der That einen Widerspruch abseiten Preußens nicht voraussetzen, wenn man nicht dem Verdacht Raum geben will, daß diese Macht durch den Zollverein ihre dynastischen Zwecke fördern, und dagegen die Gesetzgebung des deutschen Bundes in den Schatten stellen wolle. Ist doch durch die entwickelten Vorschläge selbst eine fernere Ausbreitung des Zollvereins so wenig ausgeschlossen, als die Möglichkeit, daß andre Staaten, falls sie in freier Erwägung es am dienlichsten erachten sollten, dem Hannover-Oldenburgischen Steuerverbande beitreten möchten.

Wenn solchergestalt die Verträglichkeit der empfohlenen Maaßregeln mit einer Verschiedenheit der Zollsysteme hervorgehoben wird, so kann es kaum nöthig sein, einem Mißver-

Digitized by Google

ständniß auszuweichen. Ihre Commission nimmt den Zustand, so wie er ist. Es kann ihr ebensowenig in den Sinn kommen, die vorhandene Verschiedenheit anpreisen zu wollen, als es zu ihrer Aufgabe gehört, die Motive zu beurtheilen, aus welchen dieser oder jener Staat sein besondres Zollsystem festhält, oder auch nur Vermuthungen über die Zeit und die Umstände aufzustellen, unter welchen er dasselbe mit einem andern zu vertauschen geneigt sein möchte. Darauf vielmehr kam es an, die Thunlichkeit der ersten Schritte auf der Bahn einer nationalen Handelspolitik auch selbst neben der Verschiedenheit der Zollsysteme, und unbeschadet derselben, oder, wenn man will, trotz derselben, nachzuweisen. Für das Allgemeine kann es nur ein Gewinn sein, wenn es vorwärts und zum gemeinsamen Handeln geführt wird, ohne die vorgängige Ausgleichung aller abweichenden Einzelnheiten zu erwarten, ohne das Geschlecht, das die Gründung des Bundes gesehen hat, in fruchtlosem Harren ergrauen zu lassen. Die vorgeschlagenen Maaßregeln, so wenig sie die Manchfaltigkeit aufheben, sind ebenso wenig an und für sich geeignet, die Verschiedenheit zu verewigen. Es wäre gradezu widersinnig, von Maaßregeln, welche die Einheit des Handelns möglich machen, behaupten zu wollen, daß sie der Vereinbarung entgegenwirken könnten.

16. Wichtigkeit der Mitwirkung Oesterreichs.

Während für Oesterreich, nach den Gesammtverhältnissen des Kaiserstaats, die Fortdauer seiner Selbstbestimmung über den Tarif als Bedingung seiner Mitwirkung erscheint, ist vom deutschen Standpunkt aus Nichts angelegentlicher zu wünschen, als daß Oesterreich einer nationalen Maaßregel das ganze Gewicht seiner Macht und seiner Stellung verleihen möge. Der Zug des Handels nach dem Osten, der

Digitized by Google

neu erschlossene und beflügelte Verkehr mit den Gebieten Asiens hat auch für die Deutschen seine Verheißung. Oesterreichs Verhältniß zu Deutschland ist in dieser Beziehung von gleich wichtigem Einfluß, ob man nun den Donauverkehr, in seiner Verbindung mit dem Nordseegebiet durch den Ludwigs-Canal, oder ob man die Schiffahrt des Mittelmeers im Auge hält.

17. Vertretung der deutschen Flagge in völkerrechtlicher Beziehung. Das Recht der Neutralen im Seekrieg. Maaßregeln gegen den Sclavenhandel.

Noch wichtiger ist es vom politischen Gesichtspunkt, in jeder internationalen Beziehung, daß das deutsche Bundesgebiet in seiner völkerrechtlich anerkannten Integrität als ein Schiffahrtsgebiet constituirt werde.

Es werden Fälle sich zutragen, in welchen der deutsche Bund, nach seiner Verfassung, früher oder später es nicht wird ablehnen können, die Interessen der deutschen Schiffahrt zu vertreten. Der nächste europäische Krieg wird ohne Zweifel zugleich ein Seekrieg sein, und die Dampfschiffahrt wird ihm einen von allen früheren Seekriegen unterscheidenden Charakter geben. Jedenfalls werden alle die Fragen in peinlich praktischer Dringlichkeit sich erheben, welche in allen früheren Seekriegen zwischen den Kriegführenden und den Neutralen obschwebten, und welche so oft, zur schweren Einbuße der Letzteren, durch die Gewalt der Ersteren einseitig entschieden sind: die Fragen also nach dem Rechte der neutralen Flagge und was dem anhängt. Diese Verhältnisse wirken so empfindlich auf die Interessen des Binnenlandes zurück, daß es gar nicht möglich ist, nur die Küstenstaaten als dabei betheiligt darzustellen. Ebenso wenig ist es denkbar, daß Deutschland das Schauspiel eines kümmerlichen

Digitized by Google

Ringens der einzelnen Küstenstaaten um eine freiere Bewegung wiederholen, daß die Centralgewalt ihre Verpflichtung zur Vertretung aller Interessen ableugnen, daß der Bund es verschmähen sollte, das Gewicht, das er als politische Macht üben kann, da geltend zu machen, wo solche Interessen auf dem Spiele stehn. Wer sieht aber nicht, daß eine deutsche Flagge, ein deutsches Schiffahrtsgebiet durch Bundesbeschluß hergestellt sein muß, wenn der Bund den Rechtsschutz beider sichern soll, den eine ansehnliche politische Macht, selbst wenn sie nicht Seemacht ist, allerdings gegen die Willkür der Kriegführenden gewähren kann.

Ein Vorspiel ähnlicher Erörterungen haben wir selbst im tiefen europäischen Frieden erlebt. England, das seit vielen Jahren große Anstrengungen zur Unterdrückung des Negerhandels gemacht, hat eine Reihe von Seestaaten, darunter auch die Hansestädte, zur vertragsmäßigen Anerkennung von Grundsätzen bewogen, welche im Wesentlichen eine Unterwerfung unter die durch seine Kreuzer gehandhabte Seepolizei enthalten, wobei die aufgeführten Verdachtgründe an das von England im Seekrieg den Neutralen gegenüber befolgte Verfahren erinnern. Die Erfahrung hat gezeigt, in welchem Umfang die englischen Kreuzer ihre Befugniß zur Aufbringung von fremden Schiffen verstehn zu dürfen glauben. Oesterreich und Preußen machten am 3. Februar 1843 der Bundesversammlung die Anzeige von einem, auf den Sclavenhandel bezüglichen Vertrag, den sie zusammen mit Frankreich, Großbritannien und Rußland am 20. December 1841 hatten unterzeichnen lassen, dem aber Frankreich in auffallender Weise die Ratification vorenthalten hat. Am 19. Juni 1845 faßte die deutsche Bundesversammlung, im Hinblick auf die Bestimmungen jenes Vertrages der vier Mächte, den Beschluß, daß der Sclavenhandel von sämmtlichen deutschen Regie-

Digitized by Google

rungen verboten, und mit der Strafe des Seeraubes, oder des Menschenraubes, oder mit einer ähnlichen schweren Strafe belegt werden soll. Wenn dieser Grundsatz der Strafgesetzgebung zum Bundesbeschluß erhoben ward, so bleibt es um so mehr zu beklagen, daß nicht auch über diejenigen Grundsätze Etwas vereinbart worden, unter welchen die Seepolizei der Engländer anzuerkennen sei. Der Vertrag, welchen die beiden deutschen Großmächte eingegangen haben, geht in Bezug auf mehrere Punkte weiter, als der von den Hansestädten früher abgeschlossene; die Unterhandlungen aber, durch welche eine Modification einzelner Bestimmungen, insbesondre in Bezug auf die Instruction der Kreuzer, in weniger verfänglicher Weise, nachgesucht werden sollte, sind ebenso wenig gemeinsam geführt worden, unerachtet nicht allein deutsches Eigenthum, sondern die Ehre deutscher Bürger und die Würde deutscher Flaggen solchen Wechselfällen preisgegeben wird, bei welchen die Verträge die gehörige Sicherheit vermissen lassen. Diese ganze Angelegenheit gehört aber zu denjenigen, bei welchen der deutsche Bund von Anfang an sich zu betheiligen berufen war, und zu deren genügender Ordnung seine Thätigkeit auf die Dauer nicht wird entbehrt werden können.

18. Die Mitwirkung der Hansestädte, unter dem politischen Gesichtspunkt betrachtet.

Es wird nun noch ein Wort über die Unbedenklichkeit und Rathsamkeit der obigen Vorschläge für die Hansestädte insbesondre, und zwar vom politischen Gesichtspunkt aus betrachtet, zu sagen sein.

Jedes Abkommen mit dem Zollverein setzt eine Separat-Unterhandlung von ungewissem Ausgang voraus, bei welcher namentlich der Antheil und Einfluß, welcher den Hanse-

Digitized by Google

städten bei der Beschließung und Ausführung gemeinsamer Maaßregeln etwa zufallen dürfte, in hohem Grade zweifelhaft erscheint. Die Vorgänge andrer mindermächtigen Staaten, so wie sie im voraufgehenden dritten Abschnitt verzeichnet sind, müssen gradezu abschreckend genannt werden, sofern man neben dem Steuereinkommen und der Förderung einzelner Gewerbszweige auch auf das Stimmrecht irgend einigen Werth legt. Republicanisches Selbstgefühl am wenigsten würde, so lang ihm Luft und Licht nicht abgesperrt sind, mit den Fleischtöpfen Aegypti sich abspeisen lassen. Es ist ferner offenkundige Thatsache, daß auch die größeren, mit einem Veto begabten Zollvereinsstaaten selten im Stande gewesen sind, ihre gemeinsamen Wünsche, den von Preußen festgehaltenen Ansichten gegenüber, auf der Zollconferenz zur Erfüllung zu bringen. So wenig auch die gegenwärtige Verfassung des Zollvereins (die einzige vielleicht, unter welcher, den Umständen nach, die erste Gründung desselben ermöglicht war) als eine dauernde zu betrachten sein wird, so möchten doch die Hansestädte die Wichtigkeit ihrer zu gewissen Zwecken dargebotenen Mitwirkung sehr überschätzen, wenn sie glaubten, einen genügenden Einfluß auf die auch sie angehenden Beschlüsse erlangen, also den Anstoß zu einer ersten Modification jener Verfassung geben zu können.

Ganz anders verhält es sich, sobald der Bund die Angelegenheit der deutschen Schiffahrts- und Handelspolitik aufnimmt. Für jede Verhandlung am Bundestag ist die sichere, völkerrechtliche Grundlage gegeben. Die Stellung der Hansestädte im Bunde ist wie die aller übrigen Bundesglieder im Voraus bestimmt. Ihre politische Existenz, ihre Rechte, ihr Antheil an den gemeinsamen Entschließungen, sind im Bundesvertrag gewährleistet. Nicht einzelnen Regierungen, auch nicht den mächtigsten, sondern der Gesammtheit der Bundesglieder

Digitized by Google

ſind ſie für den Gebrauch, den ſie von ihren Souverainetätsrechten machen, verantwortlich. Jeder Antrag, der ihre Mitwirkung in Anſpruch nimmt, überhaupt jeder Antrag, der in der Mitte der Bundesverſammlung ſich erhebt, kann nur durch ſeine Uebereinſtimmung mit den Bundeszwecken begründet werden. Das iſt, ſelbſt bei der jetzigen Unvollkommenheit ſeiner Formen, die Sicherheit, welche der Bund gewährt.

Noch von einer andern Seite wird dieſe Auffaſſung unterſtützt, nämlich nicht allein im Hinblick auf die Rechte, ſondern auch im Hinblick auf die Pflichten der Hanseſtädte. Bei einer einſeitigen Vereinbarung mit dem Zollverein würd' es, ſelbſt im glücklichſten Fall, ein Mißton ſein, wenn die Hanseſtädte andern Bundesgliedern weigern ſollten, was ſie den Staaten des Zollvereins gewähren. Bei der Anerkennung ihrer Unabhängigkeit, für welche ſie unter den erſten Streitern in Deutſchland zu den Waffen griffen, war der leitende Gedanke in den entgegenkommenden Erklärungen der Herrſcher, dieſer: daß die Unabhängigkeit der Hanseſtädte im Intereſſe Deutſchlands hergeſtellt und gewährleiſtet werden müſſe. Dem ganzen Deutſchland ſind die Hanseſtädte angewieſen, mit dem Pfunde zu dienen, das ihnen anvertraut iſt. So gewiß ſie verpflichtet ſind, das weltbürgerliche Element, das der Großhandel in ſich trägt, dem nationalen unterzuordnen, ſo oft eine Colliſion von Anſprüchen entſtehn könnte, ebenſogewiß würden ſie von ihrer Sendung ſich entfernen, wenn ſie jemals Deutſche vor Deutſchen, einen Verein von Bundesſtaaten auf Koſten anderer Bundesſtaaten begünſtigen wollten. Die Anwendung liegt nahe. Wenn die Hanseſtädte dem Zollverein, in Folge eines übrigens befriedigenden Separatabkommens, gewiſſe Einrichtungen in ihren Häfen gewährt hätten, wie könnten ſie dieſelben Einrichtungen dem Steuerverein weigern, falls er ſie für ſeine Zwecke auch be-

Digitized by Google

gehren sollte? Wenn der preußischen Flagge gewisse besondre Zugeständnisse dargeboten wären, mit welchem Schatten von Recht könnte man dieselben Zugeständnisse der österreichischen Flagge vorenthalten wollen? Die deutsche Flagge, das deutsche Schiffahrtsgebiet, und was sonst unter den Auspicien des deutschen Bundes, zum Nutz und Frommen der gemeinsamen Interessen, ins Leben gerufen werden mag, das wird ohne Mißstände auch von den Hansestädten an ihrem Theil auszuführen sein, weil es aus der Nationalität abgeleitet, nur dem Ausland sich gegenüberstellt.

19. Schluß.

Somit glaubt Ihre Commission die ihr gewordene Aufgabe in allen wesentlichen Stücken erledigt zu haben.

Sie verkennt es nicht, daß die in diesem vierten Abschnitt entwickelten Vorschläge noch Manches unberücksichtigt lassen, was sich aufdrängen würde, wenn es sich darum handelte, ein nationales System, unter Benutzung aller anderwärts aufgebotenen Mittel, nach allen Richtungen hin durchzuführen. Sie hat es vorgezogen, bei Demjenigen stehn zu bleiben, was jedenfalls den unerläßlichen Ausgangspunkt in sich faßt, und was unverzüglich beim jetzigen Zustand Deutschlands und vermittelst der jetzt vorhandenen Organe und Formen der Gesetzgebung, als ausführbar sich darstellt.

Was andre, von der öffentlichen Meinung oft bezeichnete Angelegenheiten anlangt, die mit dem Gegenstand in näherer oder entfernterer Beziehung stehn, als z. B. den Mangel eines gemeinsamen deutschen Handelsrechts (einschließlich des Seerechts); den Zustand der deutschen Ströme; die Wehrlosigkeit der deutschen Küsten; so scheint die Erfüllung, vielleicht schon die ernste Berathung der betreffenden Wünsche eine Einmüthigkeit, eine Unterordnung des Einzelnen unter das Ganze, eine

Digitized by Google

Bereitwilligkeit zu Anſtrengungen für das Ganze, vorauszuſetzen, die nur erſt dann zu erwarten ſein dürfte, wenn der Nationalgeiſt mächtig genug ſich heben wird, um auch die Entwickelung der Inſtitutionen des deutſchen Bundes zu bewirken, welche oben im dritten Abſchnitt (S. 277 ff.) angedeutet worden.

Zum Schluß ſei noch das Bekenntniß vergönnt: die gegenwärtige Arbeit iſt unternommen im lebendigen Glauben an die Zukunft des deutſchen Volkes. Aus dieſem Glauben hat Ihre Commiſſion die Ausdauer geſchöpft zu den hiſtoriſchen Unterſuchungen, die ihr erforderlich ſchienen, und die Ruhe, um die Zeiterſcheinungen, ohne andre Rückſicht, aus dem nationalen Geſichtspunkt aufzufaſſen. In dieſem Glauben iſt ſie durch eben dieſe Unterſuchungen und Erwägungen beſtärkt — in der Zuverſicht nämlich auf eine Zukunft, wo der diplomatiſche Nebel, der jetzt auf die Bruſt drückt, verſchwinden, wo der Strahl der Nationalität nicht mehr in vielgeſtalter Brechung ermatten, wo der Morgenhauch des parlamentariſchen Lebens das geſammte Vaterland durchſtrömen wird.

Digitized by Google

Beilagen.

Digitized by Google

Digitized by Google

I. Bremische Denkschrift vom 11. Mai 1839.

(Zu S. 206 u. 286.)

Die nächste Aufgabe des großen Zollvereins, wenn man die nationale Seite desselben ins Auge faßt — die Richtung, welche ihm den Namen des „deutschen" erworben und gesichert hat, bestand in der Wegräumung hemmender Schranken des innern Verkehrs der theilnehmenden Staaten, in dem Schutze der einheimischen Industrie durch Festsetzung gemeinsamer Eingangsabgaben von Producten und Fabricaten des Auslandes, nach Maaßgabe des jedesmaligen Bedürfnisses eines solchen Schutzes; — somit in Herstellung einer Gemeinschaftlichkeit der Handels- und Gewerbsinteressen im Umfang eines von der Natur auf gleiches Bestreben und gegenseitige Unterstützung hingewiesenen, den Kern von Deutschland in sich begreifenden Gebiets.

Dieses Ziel ist im Wesentlichen erreicht. Deutsche Bodencultur und Fabrikindustrie, neben den altbewährten Elementen ihres Wohlstandes auch neue Erwerbszweige sich aneignend, wie das Bedürfniß des Jahrhunderts sie fordert, haben staunenswerthe Fortschritte gemacht. Sie haben die Höhe erstiegen, wo die Gefahr eines ungehinderten Wetteifers fremder Betriebsamkeit in einen heilsamen Antrieb zum gleichen Schritthalten sich zu wandeln beginnt, wo an die Stelle der Schutz bringenden Eigenschaft die finanzielle Seite der Eingangsabgaben in den Vordergrund tritt. Mit dem wachsenden Begehr nach den Lebensbedürfnissen und Luxusartikeln, welche das fernere Ausland bietet, steht jetzt die Fülle und Mannichfaltigkeit des zum Austausch geeigneten Ueberflusses der Heimath in glücklichem Gleichgewichte. So ist also die Grundlage gewonnen, auf welcher auch der Handel zur wohlthätigen Nothwendigkeit wird, treu seiner eigentlichen Bestimmung, Geber und Nehmer gleichzeitig zu bereichern.

Die Tendenz des Vereins muß sich daher erweitern; — er hat die Interessen seiner Gesammtheit als Eines großen Handelsgebietes auswärtigen Handelsstaaten gegenüber geltend zu

Digitized by Google

machen. Er muß sich um so dringender dazu auffordern, als seit der kurzen Dauer seiner Existenz die Annäherungen der Völker durch den Welthandel in früher ungewohnten Progressionen fortgeschritten, und wer sich nicht den Reihen der Suchenden und Strebenden mit anschließt, Gefahr läuft, hintenaus zu bleiben, bald selbst nicht mehr vermißt und aufgesucht zu werden.

Zu solcher Mitbewerbung in der Sphäre des activen Welthandels bedarf ein Continentalstaat aber mancher, dem Binnen- und Gränzverkehr oder auch dem großartigen Austausch auf den Centralpunkten der Waarenzüge eines weitgestreckten Landgebiets fremder Hülfsmittel und Einrichtungen — vor Allem leichter Verbindungen mit dem Weltmeere durch schiffbare Flüsse oder künstliche Communicationswege, welche sie zu ersetzen im Stande; geeigneter Seehäfen an den Mündungen und großer Handelsplätze in den Gegenden, wo See- und Flußschifffahrt sich scheiden; Märkte, auf denen Gegenstände der Ein- und Ausfuhr zusammen kommen — mit den dazu erforderlichen mannichfachen Instituten, aber auch mit einer Bevölkerung, welche die intellectuellen und materiellen Elemente, solchem örtlichen Berufe zu genügen, hinreichend in sich vereinigt — Fähigkeiten, wie sie nur in größern Seestädten und auch hier nur allmählich sich erzeugen und vererben.

Was hat und was bedarf in dieser Beziehung die Gesammtheit der Staaten des Zollvereins? Unmittelbar ans Meer reicht das Gebiet desselben nur im Norden und Nordosten vermittelst der preußischen Ostseeprovinzen. Einst die Versorger Scandinaviens, Polens und Rußlands, mehr noch als des deutschen Binnenlandes, sind die Häfen dieser ausgedehnten Küstenstrecke gewiß auch für die Zukunft eines neuen Aufschwungs fähig, wenn die Prohibitivmaaßregeln Schwedens und des russischen Reichs, der Sundzoll und die britischen Korngesetze sich überlebt und Eisenbahnen nach dem Herzen von Deutschland das Flußgebiet der Oder ergänzt und erweitert haben werden. Allein die Ostsee ändert ihre Natur nicht mit, sie bleibt immer ein Binnenmeer, schwer zugänglich, vor Allem während der Wintermonate, während doch der Welthandel keinen Winterschlaf mehr duldet. Darum werden sich an diesen Küsten keine eigentliche Weltmärkte gestalten *können*, wie sie im neuern Sinne des Worts auch niemals dort bestanden haben.

Was die eigenen Häfen daher nur unvollständig gewähren, was wie auch immer wohlgelegene und reichbegabte Zwischenplätze wie Köln und Magdeburg vollends nicht ersetzen können, das wird außerhalb der Gränze des Vereins gesucht werden müssen — Ham-

Digitized by Google

burg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, selbst Havre und Triest, sie alle kommen hier mehr oder minder in Betracht; ja es möchte die Zeit nicht fern sein, wo auch an den weitentlegenen Donaumündungen erwünschte Stapelplätze sich gestalten, um den Verkehr des Zollvereins mit der uns wieder nahe gerückten Levante zu vermitteln. Das Verhältniß, in welchem diese Seeplätze zum deutschen Binnenlande stehen, ist an und für sich von den gleichen Wechselbeziehungen mit dem sie umgebenden und beherrschenden Staatsgebiete durchaus verschieden; ihrer Wirksamkeit zum erstgenannten Zwecke genügt ein freier Ab- und Zugang durch das von den Staaten des Vereins sie trennende und übrigens dem gegenseitigen Austausche mit diesem immerhin verschlossene Territorium.

Der allgemeinen Gleichheit des Berufs steht aber im concreten Falle weder gleiches Interesse, noch gleiche Befähigung zur Seite. Weite Landstrecken trennen Havre und Triest vom Zollvereinsgebiete, und wenn hier obendrein die Lage an einem Binnenmeere ähnliches Ungenügen bedingt, wie es bei den Ostseehäfen hervorgehoben worden, so tritt dort eine veraltete, schwer zu wandelnde Handelspolitik des Nachbarreiches hemmend in den Weg. So sehen sich die Vereinsstaaten naturgemäß auf den Nordwesten reducirt, auf die Stromgebiete des Rheins, der Weser und der Elbe.

Die Bestrebungen Preußens und seiner Zollverbündeten sind bisher vorzugsweise dahin gerichtet gewesen, dem reichen und ausgedehnten Vereinsgebiete zu beiden Ufern des Rheins jenen unmittelbaren und ungehinderten Contact mit dem überseeischen Auslande zu verschaffen, welche eine dem deutschen Interesse fremde Politik an den Mündungen jenes Stroms bis dahin widernatürlich erschwerte. Manches war schon erreicht, Vieles vorbereitet; — Antwerpens und überhaupt des belgischen Reiches selbstständig gewordene, pflichtmäßige Concurrenz wirkte als Hebel; — so konnte mit und durch den Handelsvertrag vom 21. Januar d. J. der weitere Schritt geschehen, daß neben der Sicherstellung eines freien Durchzuges und somit einer directen Theilnahme der niederrheinischen Handelsstädte am Weltverkehr, zugleich vermittelst eingeräumter augenfälliger Concessionen, die geringschätzige Sprödigkeit der holländischen Seehäfen besiegt wurde, welche sie noch immer abgehalten, ihrem Berufe zur Dienstbarkeit, nicht bloß für die Interessen des eigenen Landes, sondern auch für die des deutschen Zollvereines, gebührend nachzuleben. Was jener Tractat zu Gunsten des beiderseitigen Verkehrs noch weiter stipulirt, wie segensreich er auch für die unmittelbar betheiligten Districte und Nahrungszweige erfunden

Digitized by Google

werden mag, kommt für den eigentlichen Weltverkehr doch wenig oder gar nicht in Betracht.

Hindernisse der erwähnten Art haben an den Mündungen der Elbe und Weser dem Vereine sich niemals entgegengestellt. Die deutschen Küstenstrecken an der Nordsee verknüpft mit ihm das gleiche politische Band, ihre materiellen Interessen gehen mit den seinen Hand in Hand. Ihre beiden Weltmärkte aber, Hamburg und Bremen, sind darin von den niederländischen noch insbesondere verschieden, daß, wenn die letztern selbstständigen, ein getrenntes Interesse verfolgenden Handelsstaaten angehören, die ersteren nur selbstständige Handelsstädte bilden, deren Handelsprovinz nur natürliche, keine politischen Gränzen kennt. Kann sich schon im Innern des Vereins das Bewußtsein der Homogeneität seiner höheren Verkehrsinteressen mit denen der Hansestädte, des Umfangs und der Mannichfaltigkeit der gegenseitigen Berührungen, um der sie örtlich von einander scheidenden deutschen Zwischengebiete willen, begreiflicherweise nicht so allgemein und unwillkürlich aufdrängen, wie es bei unmittelbarer Gränznachbarschaft der Fall sein würde, so hat dasselbe die Hansestädte dagegen längst und vollständig durchdrungen. Dem Lebensprincipe derselben gelten die gewerbreichen, absatzbedürftigen, zugänglichen Districte des deutschen Binnenlandes für eben so nah und eben so unentbehrlich, wie die umgebenden Nachbarstaaten. In ihren Functionen von ihnen verschieden, wirkten sie gemeinsam dem nämlichen Ziele zu. Wenn Hamburg und Bremen alle die materiellen und intellectuellen Elemente, welche sie befähigen, den deutschen Weltverkehr zu vermitteln — günstige Lage, Häfen, Schiffswerfte, Capitalien, Assecuranz- und Wechselinstitute, eine seegewohnte, unternehmende, handelskundige Bevölkerung, einen Schatz erworbener Erfahrungen und angeknüpfter Verbindungen mit den entlegensten Zonen der Erde — in gleich hohem, ja theilweise höherem Grade besitzen wie ihre Concurrenten an den Ausflüssen des Rheins, so leisten sie auch in ihren öffentlichen Handels- und Zolleinrichtungen, mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des gesammten Deutschlands, diesem in der That schon Alles, was es bei den Niederlanden erst durch schwierige Verträge erwerben, vielleicht durch Opfer erkaufen muß.

Um diese Behauptung thatsächlich außer Zweifel zu stellen, mögen hier (so weit Bremen insbesondere dabei in Frage kommt), einige specielle, seiner Individualität entnommene Nachweisungen folgen.

Digitized by Google

Nach dem daselbst geltenden Zollsystem wird von allen *seewärts eingehenden* Gütern ½ Procent vom Werth entrichtet, von deren Ertrag Bremen alle Schifffahrtsanstalten auf der Weser und an deren Mündungen zur Fahrbarerhaltung des Stroms, Seetonnen, Baken, Leuchtschiffe u. s. w., unterhält; was *landwärts* einkommt, sei es auf der Weser oder per Achse, *völlig zollfrei*. Von den Ausfuhren wird ½ Procent vom Werth erhoben. Die Werthbestimmungen richten sich nach der eidlichen Angabe des Versenders und Empfängers. Das *durchgehende* Gut trifft lediglich der nach Maaßgabe der Weserschifffahrtsacte auf 48 Pfennige für 300 Pfund festgesetzte, für eine Menge Artikel aber nur zu Bruchtheilen dieses Satzes veranschlagte Transitzoll. Eigentliche Entrepotgüter sind ebenfalls frei. Die Fähigkeit zum Betrieb des Großhandels ist im Allgemeinen an den Erwerb des städtischen Bürgerrechts geknüpft, dessen Ertheilung indeß so wenig Schwierigkeiten findet, daß die Zahl der Ansiedler aus dem Innern von Deutschland jedes Jahr der städtischen Bevölkerung einen bedeutenden Zuwachs bringt. In Gemäßheit von Reciprocitätsverträgen ist aber neuerdings auch *Fremden* gegen Zahlung einer jährlichen Patentsteuer die gleiche Befugniß eröffnet worden. Handelsreisende, Agenten auswärtiger Häuser u. s. w. betreiben ihr Geschäft daneben *frei* von aller Abgabe.

Daß ein Besteuerungsmaaßstab, wie dieser, den Waarensendungen über Bremen kaum fühlbar werden, geschweige denn sie bedrücken kann; daß ferner die Modalitäten des Zolls und alle sonstigen commerciellen Einrichtungen darauf berechnet sind, den Verkehrsinteressen des deutschen Binnenlandes vor andern zu dienen, liegt am Tage. Fände irgendwo noch das Gegentheil statt, so würde Bremen sich beeilen, es abzuändern, und zwar allerdings auch im wohlverstandenen *eigenen* Interesse. Dieser letzte Umstand ändert aber nichts an dem, worauf es hier allein ankommt, an der Thatsache nämlich, daß in den Einrichtungen des Bremischen Staats kein der Entwickelung und freien Beweglichkeit deutschen Gewerbfleißes hinderliches Element zu gewahren, daß Bremens Flor mit dem des Vaterlandes unzweideutig verbunden ist.

Von dem rückwirkenden Einfluß des Systems der deutschen Zollverbindung auf Bremens Gewerbsverhältnisse läßt sich nicht das Gleiche sagen. Was es an größeren Fabriken in seinen Mauern besaß, selbst solchen, deren Betrieb sich mit der Lage und Eigenthümlichkeit eines Seehandelsplatzes recht wohl verträgt, hat nach und nach der beschützten Concurrenz gleichartiger Institute des

Digitized by Google

Binnenlandes erliegen müssen. Um so mehr wandten sich alle Kräfte den vorherrschenden Elementen, dem Welthandel und der Seeschifffahrt zu. Und hier brachte die Ausdehnung des Zollvereins, mit ihr das Hinwegfallen der Binnenzölle und eines großen Theils der Transitogebühren, die Verbesserung der Communicationen, die durch den Wetteifer und die freie Beweglichkeit im Innern erstarkte und zur überseeischen Ausfuhr befähigte Industrie, der Segen eines langen Friedens, reichen Ersatz für die Verluste, welche das preußische Gränzzoll- und Transitosystem bei seinem Beginnen den Interessen der Hansestädte zugefügt. Bei so erfreulichen Vorschritten im Großen und Ganzen konnten die Nachtheile jeder Schwankung in den Tarifsätzen, so wie des wechselnden Umfangs des zollvereinten Gebiets leicht vermieden werden. Der natürliche Beruf jener Städte, die Weltmärkte des Zollvereins zu bilden, trat immer deutlicher und für alle Theile wohlthätiger hervor; sie werden ihm auch fernerhin würdig entsprechen, so lange nur ihr Lebensprincip, in dieser Sphäre, in der des Welthandels, gleiche Gunst und gleiches Recht im Vereinsgebiete zu finden mit ihren Concurrenten an der Nordsee, unangetastet bleibt.

In der Erfüllung eines und des nämlichen Berufs verfolgt jede dieser Städte ihren eigenthümlichen Weg. Bremens Lage inmitten der überwiegenden Emporien an den Mündungen der Elbe und des Rheins, an einer vergleichsweise kurzen und doch vernachlässigten Wasserstraße (der Weser), wenig berührt von dem Zuge des europäischen Gesellschaftsverkehrs, daher kein Ziel fremder Dampfschifffahrtsspeculationen, nur im beschränkten Maaße neben Hamburg und den Märkten der Niederlande ein Stapelplatz für Zufuhren der Fremde und des Binnenlandes, wie für die Schiffe frachtsuchender Seefahrer — dieß Alles hat es genöthigt, in den Schöpfungen seiner Betriebsamkeit Ersatz zu suchen für die versagten Geschenke der Natur. Die rasche, weitverbreitete Beweglichkeit seiner Schiffer und Kaufleute, die Wechselwirkung zwischen Seehandel und Rhederei, zwischen den Handlungshäusern der Heimath und ihren Agenten oder Verbündeten an den überseeischen Plätzen, hat Bremen eine neue und selbstständige Anziehungskraft erworben. Seine Handelsmarine, seit den letzten zwölf Jahren von 87 Schiffen mit 8819 (Rocken) Last auf 150, in diesem Augenblick schon 188 Schiffe mit 10,051 Last vermehrt, wird an Zahl wie an Gehalt von keiner andern in den Hafenplätzen Deutschlands übertroffen; sie hat sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einen eigenen Namen verschafft, getrennt von der dort bräuchlichen,

Digitized by Google

auf deutsche und holländische Fahrzeuge fast ohne Unterschied angewandten Benennung: Dutch Vessels; sie wird, ungeachtet sie des Vorzugs im Zoll der nationalen Schiffe entbehrt, neuerdings selbst in den Häfen der Niederlande zur Frachtfahrt von und nach den ostindischen Colonien vor andern gesucht. Die europäische Fahrt, mit Ausnahme des seit 1830 neueröffneten Mittelmeeres (eines zu lockenden Feldes für nordische Schnellsegler) — bisher fast zum größten Theil den oldenburgischen und hannoverischen Schiffen der Unterweser überlassend, deren Zahl und Trächtigkeit nicht minder auf überraschende Weise zugenommen — sucht Bremens Flagge vornehmlich die entlegenen Zonen. Der directen Fahrt allein zu gedenken, langten im verflossenen Jahre unter 216 eigenen Schiffen 132 von außereuropäischen Häfen hier an, und gingen von 238 eigenen Schiffen 147 wieder dahin ab. Wie jedes Jahr neue Belege giebt des Bestrebens der bremischen Rheder, noch ungesuchte Bahnen zu verfolgen, so brachte das verflossene unter Anderm die Heimkehr des ersten bremischen, überhaupt des ersten deutschen auf den Südsee-Wallfischfang ausgerüsteten Schiffs — ein Unternehmen, dessen günstiger Ausfall im gegenwärtigen schon mehrere gleichartige Versuche unter bremischer Flagge ins Leben gerufen hat.

Es liegt aber in der Natur eines so ausgedehnten, mit dem Eigenhandel engverbundenen Rhedergeschäfts, daß es, wie dem heimischen Markte Zufuhren von allen Seiten, so den eigenen Schiffen stete Beschäftigung, und auf der Hin- und Rückfahrt alle Ladungen zuzuwenden bestrebt ist. Dieß giebt einen doppelten Sporn zur Thätigkeit, zum Ausschauen und Aufspüren; es erklärt das Eingehen auf gewagte oder wenig lohnende Handelsgeschäfte um des sichern Frachtgewinnes willen, so wie umgekehrt auf mäßige Frachten, wo die Handelsspeculation selbst Ersatz zu leisten verspricht. Den deutschen Producenten und Fabricanten sind Bremens Rheder treuverbündete und zuverlässige Rathgeber, beider Interesse geht vollkommen Hand in Hand. Selten, daß hier der Rheder bloßer Spediteur des Fabricanten ist; vielmehr, wo die Ladung nicht ganz für bremische Rechnung verschifft wird, findet doch ein gemischtes Geschäft statt: Leistung von Vorschüssen, Betheiligung bei der Speculation, Zahlungserleichterungen u. dgl. mehr. — Daher denn auch die auf die Kunde transatlantischen Begehrs gestützten Aufmunterungen und Abmachungen, die Winke über Wechsel in dem Geschmack und Bedarf, die Klagen über Unvollkommenheiten oder Mißbräuche bei der Fabrication, welche von hier aus an die Sitze deutscher Industrie gelangen, von Jahr zu Jahr mehr Ver-

Digitized by Google

trauen und Beachtung sich erworben haben. Durch solches Zusammenwirken ist jetzt der für Deutschland wie für Bremen gleich erfreuliche Wendepunkt eingetreten, wo die Ausfuhr nicht mehr zurücksteht gegen die Einfuhr, wo das Versenden bremischer Schiffe in Ballast, früherhin so häufig, jetzt zur seltenen Ausnahme geworden ist.

Das zweite, Bremens Handel eigenthümliche Element, die persönliche Beweglichkeit seiner Kaufleute oder deren Emissaire, ist Deutschland insgemein nur von der Einen untergeordneten Seite bekannt und zwar von der oft verkannten und mißgünstig behandelten, jedenfalls minder geschätzten, weil die seestädtischen Handelsreisenden im deutschen Lande gewöhnlich nur als Anbieter, nicht als Abnehmer auftreten können. Der unmittelbaren Wahrnehmung entzogen, findet dagegen dort die andere Seite, der Wanderzug der bremischen jungen Kaufleute nach dem überseeischen Westen, kaum Beachtung, geschweige denn entsprechende Würdigung. Und doch ist diese an Gehalt und Umfang wie in ihren Folgen für deutsches Gesammtinteresse bei weitem die wichtigere. Aus keiner Stadt in Deutschland sind unbestritten so viele junge Männer von guter Herkunft und praktischer Vorbildung über den amerikanischen Continent und Westindien zerstreut, wie gerade aus Bremen. Es ist hier fast zum constanten Gebrauch für die angehenden Kaufleute geworden, jene Gegenden als die hohe Schule geschäftlicher Ausbildung, als die Grundlage des künftigen Fortkommens zu betrachten. In deutschen, meist bremischen Häusern untergebracht, bald thunlichst dann die Gelegenheit zum eigenen Etablissement benutzend, trägt dieser jährliche Zuwachs dazu bei, die Verbindungen mit der Heimath, welche die heimische Flagge unabläßig vermittelt, zu vermehren und immer fester zu knüpfen. Die Mehrzahl kehrt nach Jahren zurück, mit dem Erwerb an Kenntnissen, Capitalien, persönlichen Beziehungen die Heimath zu bereichern. Andere gründen sich drüben ein dauerndes Domicil und bilden so einen achtbaren Bestandtheil unter den mannichfaltigen Elementen, welche in neuerer Zeit die Germanisirung des fernen Westen befördern. Wenn Einzelne aus dieser Classe der bremischen Handelsreisenden die deutschen Messen oder die Werkstätten des vaterländischen Kunstfleißes besuchen, willkommene Käufer und Besteller — so gelten sie freilich für das, was sie augenblicklich sind, für Amerikaner; der Sache nach aber ist es auch hier wieder bremische Betriebsamkeit, welche, transatlantischen Begehr vertretend, der deutschen Industrie neue Ausswege öffnet.

Digitized by Google

Hamburgs und Bremens Wirksamkeit trifft darin zusammen, daß sie den Handel Deutschlands mit unabhängigen Staaten und den dem Colonialzwange entzogenen Provinzen der neuen Welt vermitteln. Nicht gebunden durch das Monopol eines Mutterlandes oder die Rücksicht auf eigene Colonien sind diese Staaten zum Austausch ihrer Bedürfnisse naturgemäß und vorzugsweise auf solche Länder hingewiesen, wo gleiche Ungebundenheit volle Freiheit und Beweglichkeit des Verkehrs gestattet. Kein Land Europa's ist für solche Zwecke so geeignet, wie Deutschland, keines, wenn man nach den Fortschritten der letzten zwanzig Jahre seine Entwickelungsfähigkeit abmißt, hat so viel zu nehmen und zu bieten, gewährt so reiche Aussichten für die Zukunft. Schon jetzt nimmt der durch Vermittelung der Hansestädte (also getrennt von dem, was Holland und Belgien, Havre, Triest, selbst England noch für Deutschland aus- oder einführen) betriebene Verkehr in den Jahresübersichten der Vereinigten Staaten, Mexico's, Cuba's, Venezuela's, Brasiliens u. s. w. eine der ersten Stellen ein. Die Gleichheit der Interessen, der zuverlässige anmaaßungslose Charakter der dort ansässigen Deutschen im Vergleich mit den Repräsentanten anderer Nationen haben überall bei den Abkömmlingen britischen, spanischen oder portugiesischen Stammes uns günstige Sympathien erweckt, und es bedürfte in der That, auch ohne das Hülfsmittel imponirender Flotten, zunächst nur eines vereinten Wirkens der deutschen Staaten zu wirklich nationalen Maaßregeln, um dem deutschen Namen in jenen Gegenden auch die politische Geltung zu verschaffen, die er nicht sowohl aus Mangel an Achtung, vielmehr nur aus Mangel an Kunde des wahren Verhältnisses, bisher noch entbehrte. Die Hansestädte haben keine Gelegenheit versäumt, um, so weit sie es isolirt vermochten, einer bessern Erkenntniß Eingang zu verschaffen; sie haben, um des höhern Interesses willen, stets und willig auf den unfruchtbaren Nimbus Verzicht geleistet, der ihnen, jenen fernen Nationen gegenüber, wo die Größe fremder Handelsmächte nur nach der Zahl der unter ihrer Flagge anlangenden Schiffe und nach der Summe des gegenseitigen Umsatzes bemessen wird, aus der geflissentlichen Geltendmachung ihrer Eigenschaft als selbstständiger Staaten mit eigenen großen Handelsgebieten erwachsen könnte. Unter Befolgung eines entgegengesetzten, nationalen Verfahrens haben sie es daher auch in ihren neueren Reciprocitätsverträgen erreicht, als die natürlichen Factoren der deutschen Binnenstaaten dergestalt anerkannt zu werden, daß sie die für sich begehrten Leistungen auch als auf diese consequenterweise übergehend ansprechen und erlangen konnten.

Digitized by Google

Wofern man als eine zweite Hülfsanstalt für Deutschlands Interessen den Hansestädten Holland zur Seite stellt, so wird man zuvörderst nie übersehen dürfen, daß von dem was es ein- und namentlich was es ausführt, ein großer Theil den eigenen Provinzen verbleibt oder entnommen ist, während hanseatischer Verkehr fast ausschließlich deutschen Bedarf befriedigt und deutschen Ueberfluß verwerthet. Aber auch abgesehen vom deutschen Interesse, steht Hollands Handel mit den genannten amerikanischen Staaten, unsern vornehmsten und natürlichsten Absatz- und Versorgungsmärkten, weit hinter dem der Hansestädte zurück.*) An Gründen zur Erklärung fehlt es nicht, statt aller aber genügt der eine, die einfache Hinweisung auf Hollands Colonien, auf seine, in den letzten Jahren neu erwachte, Colonialpolitik. Zu einer Zeit, wo es diese zu früher nicht gekannter Höhe und Vielseitigkeit der Production zu heben bemüht ist, wo es zugleich eifersüchtig über die Handelsvorzüge und Monopole des Mutterlandes wacht: welches Interesse könnte es haben, dem Absatz jener Staaten, der Nebenbuhler seiner Colonien, sonderlichen Vorschub zu leisten? Und da im Handel ein Geben ohne Wiedernehmen auf die Dauer nicht bestehen kann, so folgt aus gleichem Grunde die Unzulänglichkeit der holländischen Märkte als Beförderer deutscher Ausfuhr nach den freien Staaten Amerika's. Ob Holland Willens und im Stande ist, für letztere seine Colonien zu substituiren mit ihrer, europäischer, zumal deutscher Fabrikate wenig bedürftigen oder doch gewohnten Bevölkerung — das wichtigste Erzeugniß deutschen Gewerbfleißes, die Leinewand, findet dort so gut wie gar keinen Absatz — muß die Zukunft lehren. Die hohen Differentialzölle,

*) Im Jahr 1838 betrug die Zahl der zu Amsterdam aus Nord- und Südamerika, Ost- und Westindien eingelaufenen Schiffe 543, darunter 428 aus den holländischen Colonien (Java, Surinam ꝛc.), von den übrigen 115 kamen 54 aus den Vereinigten Staaten, 31 von Westindien, 28 von Südamerika, 2 von China. Zu Rotterdam langten ebendaher 175 Schiffe an; davon kamen 82 auf die Colonien, 59 auf die Vereinigten Staaten, 13 auf Westindien, 13 auf Südamerika, 3 auf China ꝛc. — In Hamburg betrug jene Gesammtzahl 311 Schiffe, worunter 45 aus Nordamerika, 119 aus Westindien, 136 aus Südamerika, 11 von Ostindien, China, dem Cap u. s. w. — Zu Bremen 181, 93 davon aus Nordamerika, 67 aus Westindien, 17 aus Südamerika, 4 aus Ostindien, China ꝛc. — Stelle man die beiden letztern den holländischen Häfen gegenüber, so ergibt sich im Großen und Ganzen schon ein Uebergewicht der Hansestädte von 492 gegen 418, nach Abzug des niederländischen Colonialverkehrs aber von 492 gegen 229. — Und nun möge man ferner beherzigen, wie viel in dem einen wie in dem andern Falle von solchem Verkehre Deutschland zu Gut kömmt.

Digitized by Google

zu Gunsten der Producte des Mutterlandes, geben dazu einstweilen wenig Aussicht. Auch sind, so viel bekannt, unter den Zugeständnissen Hollands in dem Vertrage mit dem deutschen Zollverein erhebliche Stipulationen zum Besten des Absatzes deutscher Artikel in Java oder Surinam nicht mit enthalten.

Welches Gewicht nun also der Zollverein und namentlich die rheinischen Staaten und Provinzen desselben auf ein Vertragsverhältniß mit dem Königreich der Niederlande zu legen gerechten Grund haben, wodurch es sich, so weit sein eigenes Interesse dieß gestattet, als den natürlichen Bundesgenossen des westdeutschen Handels zu erkennen giebt oder doch sein Stromgebiet dem freien Durchzuge öffnet — der Zollverein wird dennoch nach dem oben Angeführten, im Interesse des gesammten Deutschlands immer vermeiden, jenem Reiche zur Verfolgung seiner commerciellen Zwecke, eine eigentlich bevorzugte Stelle bei sich einzuräumen — Begünstigungen, deren Gewicht, verstärkt durch Hollands eigene Zuthaten, durch das sichtliche Bestreben, kein Opfer zu scheuen, um (sei es auch nach Jahren erst) seinen Märkten die frühere Präponderanz für die Versorgung des Continents, besonders aber Deutschlands wieder zu verschaffen, zu schwer auf der Concurrenz der transatlantischen Staaten lasten würde, um einen fernern Aufschwung, ja nur die Fortdauer des zwischen diesen und Deutschland einmal glücklich bestehenden Verkehrs zu gestatten.

Wird Holland durch das gemeinsame Resultat ihm von dem Zollverein eingeräumter, ausschließlicher Erleichterungen und der eigenen finanziellen Opfer, welche es sich in der Consequenz seiner Colonialpolitik (wenigstens durch eine Reihe von Jahren) ansinnen darf, in den Stand gesetzt, die Preise der von den Hansestädten direct bezogenen transatlantischen Producte auf den deutschen Märkten dergestalt zu drücken, daß solche directe Beziehungen sich diesen von Jahr zu Jahr weniger verlohnen, so wird dadurch allmählich der alte Stand des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt vor der Emancipation der verschiedenen amerikanischen Staaten wieder herbeigeführt, wo sämmtliche Colonialproducte nicht direct, mittelst deutschen Verkehrs, sondern durch die dritte Hand bezogen wurden, wo man die hanseatischen Flaggen nur in europäischen Häfen erblickte und eben so wenig eine directe Schifffahrt aus transatlantischen Häfen nach denen der Hansestädte stattfand.

Eine Selbstfolge davon würde aber die sein, daß auch die Vermittlung eines directen Absatzes deutscher Boden- und In-

Digitized by Google

dustrieerzeugnisse nach transatlantischen Ländern durch die Hansestädte in eben dem Maaße abnehmen müßte, als mit dem verminderten Absatz der amerikanischen Producte auch das durch den Eintausch derselben gegebene Zahlungsmittel sich vermindern und aufhören würde, durch die Hansestädte realisirt zu werden. — Mit der Abnahme ihrer Concurrenz für diesen Vertrieb, der seit dem amerikanischen Kriege dahin gesteigert worden, daß Hamburg und Bremen in dem letztverwichenen Jahre für etwa 28 Millionen Thlr. preuß. Court. an deutschen Erzeugnissen übers Meer verführt und realisirt haben, wird aber nicht bloß die Handhabe der deutschen Vereinsstaaten für dessen Austausch sich vermindern, sondern auch das Maaß und der Werth ihrer Tauschmittel: jenes, weil Holland, Belgien, und wer sonst den Platz der Hansestädte einnehmen dürfte, selbst fabricirende Länder sind, deren eigenes Interesse dabei also zunächst in Frage kommt; dieses, weil durch das Ermangeln der hanseatischen Concurrenz die Preisstellung bald genug von jenen abhängig werden wird, vor Allem von denen unter ihnen, welche als Besitzer von Colonien bei diesem Verkehr ein doppeltes Interesse zu wahren haben. Daß die von den Hansestädten seit einer Reihe von Jahren mit fast sämmtlichen transatlantischen Staaten abgeschlossenen Reciprocitätsverträge ihren auch für Deutschlands Binnenstaaten bedeutenden Werth nur zu bald verlieren würden, dürfte sich als weitere Folge einer solchen Rückkehr zu früheren Zuständen ergeben.

Der natürliche Beruf der Hansestädte, die Fürsprecher ihrer überseeischen Handelsfreunde zu sein, läßt sich unter solchen Umständen schwerlich verkennen. Ihrem freien Handel sind jene Staaten dasselbe, was den Seeplätzen Hollands seine Colonien.

Wäre im Vertrage des 21. Januar nur die Rede von Vortheilen, welche den Erzeugnissen des eigentlichen Hollands zu Gute kommen sollen, oder läge in der Begünstigung seiner Colonialproducte nicht zugleich ein indirectes Privilegium für die Handelsfunctionen der reich bevorzugten Stapelplätze des Mutterlandes, so würden allerdings in dem einen wie in dem andern Falle die Interessen gesondert, die Gesuche verschiedene sein. Wie aber die Dinge sich wirklich verhalten, so stehen dem Königreich der Niederlande in seiner künstlich concentrirten Doppelgestalt die Interessen des freien Amerika's und der Hansestädte eng verbündet gegenüber.

Aber auch die Hansestädte haben ihre doppelte Stellung, und es ist diejenige der Vermittler des deutschen Welthandels, auf welcher sie vor Allem fußen; es ist das Interesse des deutschen Zollvereins

Digitized by Google

selbst, um dessentwillen sie in dem vorliegenden Falle eine Ausdehnung der den niederländischen Colonialproducten gewährten Zollvortheile auf alle, dem vaterländischen Handel offen stehenden Productionsländer dringend anempfehlen möchten. Weil ein eigenes Interesse hier unverholen mitspricht und weil dieses zunächst außerhalb der Gränzen des Zollvereins laut wird, möge man die Stimme der Hansestädte darum nicht für befangen oder abgesondert erachten. Ihr Interesse ist in Wahrheit dem des handelsverbündeten Deutschlands so wenig, ja minder fremd als das Triests dem österreichischen Kaiserstaate. An die Seegränzen gerückt, den Blick übers Meer gerichtet, bilden sie die Vorposten deutscher Gewerbsmacht; es ist ihre Pflicht zu wachen und zu warnen, wo sie Gefahr erspähen. Deutschland wird deßhalb ihren Allarmruf nicht für voreilig oder vereinzelt halten dürfen; ist die Gefahr erst unbeachtet vorgedrungen, so daß das bedrohte Binnenland sie in ihrem ganzen Umfange übersehen kann, dann möchte es leicht zu spät sein, ihr mit Erfolg zu begegnen.

Selbst auf dem beschränkten Gebiete, wo eine Sonderung der Vereinsinteressen von den hanseatischen noch gedacht werden mag, insofern nämlich das reine Handelsinteresse zum Theil verschiedene Richtungen verfolgt und andere Lebensbedingungen hat als das gewerbliche oder finanzielle, scheinen Rücksichten des eigenen Nutzens Maaßregeln das Wort zu reden, wodurch das gefährdete Gleichgewicht der Hansestädte den Niederlanden gegenüber wieder hergestellt wird. Je größere Concurrenz unter den ein- oder ausführenden Weltmärkten, desto unabhängiger steht das Inland da, desto günstigere Bedingungen wird es erlangen können für die Befriedigung seines Bedarfs und den Absatz seiner Producte. Wenn aus diesem Grunde selbst das rheinische Deutschland, wiewohl zunächst auf Holland hingewiesen, bei der Erhaltung hanseatischer Concurrenz lebhaft interessirt ist, um wie viel mehr muß dieses Interesse wachsen, ja zur Nothwendigkeit werden, sobald von den Bedürfnissen und Gewerbsverhältnissen der Weser- und Elbprovinzen, als den natürlichen Handelsgebieten der Hansestädte, die Rede ist! Ohnehin aber erwächst in dem Entwickelungsgange des Handels so gut wie in dem der Industrie so manche, rein individuelle Befähigung, unabhängig von der Oertlichkeit und andern äußerlichen Bedingungen, daß, wo man jene irgendwo verkümmert, mit nichten daraus immer die Aussicht erwächst, die gleiche anderer Orten desto sicherer gedeihen zu sehen. Auch für diese Wahrheit bietet das Wechselverhältniß zwischen Deutschland und seinen Weltmärkten, hier den

Digitized by Google

Niederlanden und dort den Hanseſtädten, ſo vielfache und augenfällige Belege dar, daß es weiterer Hinweiſungen und Schlußziehungen hier kaum bedürfen möchte.

Bedürfen nun aber — um das Ergebniß der vorſtehenden Ausführungen in wenig Worten zuſammenzufaſſen und für die Zwecke der Gegenwart in Anwendung zu bringen, — die Staaten des deutſchen Zollvereins in ihrer Geſammtheit und als continentale Handelsmacht aufgefaßt, für den Betrieb des Weltverkehrs geeigneter Freihäfen an Hauptſtrömen und an der, ihnen gelegenſten Meeresküſte; würden ſie Anlage und Ausbildung derſelben daher mit großen Anſtrengungen erſt zu bewirken haben, wenn ihnen ſolche nicht bereits in den Hanſeſtädten vorlägen und dargeboten erſchienen — und andrerſeits betrachten dieſe Städte in ſolcher Beziehung ſich ſelbſt als mit zu ihnen gehörig, ſind ſie zur Geltendmachung der Intereſſen des Zollvereins nicht bloß geneigt, ſondern erkennen darin vielmehr, ſowohl den eigenen, wohlverſtandenen Vortheil, als den gemeinſamen vaterländiſchen Beruf — haben ſie endlich hievon durch ihre bisherigen Beſtrebungen, offenkundiges Zeugniß abgelegt, ſo wird es in der That auch nur einer offenen Anerkennung dieſes glücklicherweiſe ſchon beſtehenden Verhältniſſes und einer bei jedem ſich darbietenden Anlaſſe erneuerten freundlichen Verſtändigung über gemeinſam zu treffende oder jedem Theile einſeitig anzuſinnende Maaßregeln bedürfen, um die vorhandene Befähigung und Wechſelwirkung zum Heile der in ihren weſentlichſten Intereſſen verbundenen Geſammtheit ſicher zu ſtellen und erfolgreich auszubilden. — Zu ſolchem Zweck ihrerſeits nach Kräften mitzuwirken, werden die Hanſeſtädte jeder Zeit ſich geneigt erweiſen. — Sie dürfen aber auch mit Zuverſicht dagegen erwarten, daß von den, für ihre Handels- und Gewerbsintereſſen näher unter ſich verbundenen Staaten des deutſchen Vaterlandes, jenes factiſche, allgemeinere Band bei den Beziehungen derſelben zum Auslande, zumal bei dem Abſchluſſe ihrer Handelsverträge mit auswärtigen Mächten, fortan nicht unbeachtet und unbeherziget bleiben werde.

Bremen, 11. Mai 1839.

Digitized by Google

II. Bremische Denkschrift vom 1. Juni 1842.

(Zu S. 286.)

Seit den Verträgen des deutschen Zollvereins mit Holland und Großbritannien ist das Bedürfniß einer Einigung der deutschen Staaten für die Zwecke des auswärtigen Verkehrs ebenso wach und laut geworden, wie früher für die Freiheit des Binnenhandels und den Aufschwung der deutschen Industrie. Das große abgerundete Gebiet im Innern Deutschlands genügt nicht mehr; für seine internationale Handelspolitik bedarf der Zollverein des Verbandes mit den ihm vorliegenden Küsten und Häfen, wie umgekehrt die letzteren des Verbandes mit dem Innern. Soweit dieselben dem deutschen Bunde angehören, hofft man das Ziel auf dem bisher betretenen Wege ihres vollständigen Anschlusses an den Zollverein zu erreichen; — eine Hoffnung, die nicht bei dem deutschen Norden stehen bleibt, sondern auch Oesterreich mit in ihren Kreis zieht. Was die außerdeutschen Vorlande betrifft: Holland, Belgien und Dänemark, so wird auf das Zustandekommen einer, durch ihre Lage zu Deutschland gebotenen engeren Verbindung im Wege besonderer Bundesverträge gerechnet.

Das endliche Gelingen dieser großen, und nur in ihrer Gesammtheit vollständigen, Aufgabe soll hier nicht in Frage gestellt werden. Wohl aber das Wann und das Wie ihrer Erfüllung, falls der Zollverein und die übrigen Staaten Deutschlands mit ihm, nicht, neben der Verschmelzung ihrer Zollsysteme und Annahme gemeinschaftlicher Zollgränzen, auf die Anwendung anderer Mittel zur Begründung ihrer Einheit dem Auslande gegenüber Bedacht nehmen sollten. Ein Blick auf die Eventualitäten des Jahres 1842 genügt um zu zeigen, wie weit wir, aller menschlichen Voraussicht nach, von solcher Einheit auf der Basis des Zollanschlusses dermalen noch entfernt sind. Hannover und Oldenburg, trotz der allgemeinen Zusagen ihrer Abgeordneten im verflossenen Spätherbst, trotz der, durch Braunschweig's Ungeduld gesteigerten Nothwendigkeit, vor Ende dieses Jahres zu irgend einem Abkommen mit dem Zollverein zu gelangen, lassen bis zur Stunde noch immer auf sich warten; — in Mecklenburg und noch mehr in Holstein scheint auf die vorigjährigen Symptome der Annäherung eher eine gewisse Reaction gefolgt zu sein; — bei den Hansestädten ist es überall noch fraglich, ob deren Einigung mit dem übrigen Deutsch-

Digitized by Google

land, statt eines förmlichen Anschlusses, im allseitigen Interesse nicht besser auf eine vertragsmäßige Festsetzung ihrer factischen Freihafenstellung zu beschränken sein dürfte, unter gleichzeitiger Erhebung anderer geeigneter Seeplätze im Zollverein zu ähnlichen Freihäfen. Was Oesterreich anlangt, so taucht zwar von Zeit zu Zeit die Möglichkeit auf, Böhmen dem Zollverein einzuverleiben, für die übrigen Theile des Kaiserstaats liegen aber jedenfalls noch Jahre zwischen den ersten Kundgebungen einer Annäherung an das nördliche Deutschland und dem förmlichen Anschlusse. Zu den erforderlichen Bundesverträgen endlich erscheint von den genannten außerdeutschen Vorlanden nur Belgien einigermaaßen reif und geneigt. Soviel über die Frage: „Wann"; — das „Wie" ist kaum geringern Weiterungen unterworfen. Während unter dem Widerspruch der preußischen Ostseeprovinzen und anderer Theile des Zollvereins, im Innern desselben, zumal im Süden, sich Tendenzen zu noch entschiedneren Schutzzöllen offenbaren: bei den Zuckersiedern, den Spinnern und Webern, den Eisenproducenten, Papierfabricanten u. a. m., — während Oesterreich Mühe haben würde, sein strengeres System dem milderen des Zollvereines anzunähern, scheinen im Gegentheile die nördlichen Küstenstaaten ihren Beitritt von der Einführung noch mäßigerer Zollsätze als der bisherigen in vielen Positionen des Tarifs abhängig zu machen. Ganz abgesehen von solchen inneren Schwierigkeiten, tritt ferner für die Operationen des so verwirklichten deutschen Handelsbundes, gegenüber den auswärtigen Handelsstaaten, das Bedürfniß ein, sich diesen analog zu organisiren, ein anderes Princip der Dauer des Zollvereins wie der Unterordnung seiner Mitglieder bei Beschlüssen der Mehrheit zu adoptiren, Organe der Gesammtvertretung im Auslande, centraler Leitung im Inlande zu schaffen, Handelskammern zu errichten, — mit einem Worte sich zur Begründung und Entwickelung einer nationalen Handelspolitik ebenso vollständig in den Stand zu setzen, wie es seither für die Berathung und Handhabung eines Theils derselben, der Zollverwaltung, geschehen.

Bei dieser Lage der Dinge würde nun für den Zollverein in der Consequenz seines bisherigen Verfahrens nichts anderes übrig bleiben, als auszuführen, was und sobald es sich auf seinem beschränkten Standpunkte ausführen läßt; hie und da, wenn thunlich, unter Rücksichtnahme auf die demselben künftig etwa beitretenden Genossen, — den größten Theil hingegen der ihm in der Richtung nach außen obliegenden nationalen Aufgaben, um derentwillen er sich den „Deutschen" genannt, bis dahin vertagen

zu müssen, wo die erstrebte Verschmelzung sämmtlicher deutscher Staaten zu einem und demselben Zollsysteme und jenes Bundesverhältniß zu den außerdeutschen Vorlanden vollständig eingetreten wäre. Ein Gleiches würde für die dem Zollverein noch unverbundenen deutschen Staaten gelten. In ihren Beziehungen zu dem gemeinsamen Auslande würden sie fortfahren müssen, nur für sich allein zu sorgen, oft ihren deutschen Nachbarn in die Hände arbeiten, mitunter ihnen entgegen, — jedenfalls isolirt dastehen, und wenn sie auch geneigt blieben, den deutschen Nachbarstaaten ein anderes und näheres Verhältniß einzuräumen, als dem meistbegünstigten Auslande, gleichwohl Mühe haben, solchen Unterschied bei dem letzteren jederzeit geltend zu machen. Hat ja doch z. B. Hannover in seinem neuesten Vertrage mit den Vereinigten Staaten Nordamerika's vom 20. Mai 1840, um den Producten der übrigen Staaten des deutschen Bundes und der indirecten Fahrt aus den Häfen derselben gleiche Rechte mit den hannoverschen Landesproducten und der directen Fahrt unter hannoverscher Flagge auszuwirken, zugeben müssen, daß die reciproken Befugnisse Nordamerika's auf die Producte und Häfen des gesammten amerikanischen Continents und Westindiens erstreckt wurden. Analoges würde sich bei vielen Verträgen deutscher Staaten in- und außerhalb des Zollvereins nachweisen lassen. — Und doch wird, unbefangen betrachtet, so Fähigkeit als Befugniß eines politisch verbundenen Staatenkörpers, wie Deutschland es ist, nach außen hin als Einheit aufzutreten, durch den Fortbestand verschiedener Zollgränzen in seinem Innern, ob auch erschwert, dennoch mit nichten unmöglich gemacht. Spanien hielt bis vor kurzem die baskischen Provinzen von seiner Zollinie ausgeschlossen; Schweden und Norwegen stehen ebenso gesondert im Zollwesen, wie vereinigt in ihren auswärtigen Verhältnissen da; Großbritannien mit seinen Besitzungen und Colonien in Europa und den übrigen Welttheilen bildet eine Musterkarte von mannigfaltigen Zollgesetzen und -gebieten, so daß seine vertragsmäßigen Leistungen überall verschiedene sind. Dergleichen Umstände haben aber die genannten und andere Regierungen, die sich in ähnlicher Lage befinden (man denke an Dänemark mit den getrennten Herzogthümern, mit Island, St. Thomas u. s. w., an Oesterreich mit Ungarn und den Freihäfen am adriatischen Meere) niemals verhindert, für den ganzen Umfang ihrer Besitzungen Reciprocitätsverträge abzuschließen und die abgesonderten Zollgebiete oder freien Puncte so gut zu verpflichten und gleiche Gunst für sie zu stipuliren, wie für die Hauptlande.

Digitized by Google

Deutschlands zollvereinte und isolirte Staaten besitzen in dem politischen Bande, welches sie alle umfaßt, dem deutschen Bunde, das Mittel, um jene Vorgänge auch bei sich zur Anwendung zu bringen, warum sollten sie es nicht nutzen? — Warum nicht, ungeachtet der Zollverschiedenheit seiner einzelnen Bestandtheile, die commercielle Einheit des Bundes proclamiren, soweit dessen auswärtige Verhältnisse in Frage kommen? Ist es bereits gelungen, Deutschlands politischen Zusammenhang bei aller Selbstständigkeit der einzelnen Bundesglieder, den Fremden begreiflich zu machen, so möchte das Gelingen eines zweiten Fortschrittes in der nämlichen Richtung zunächst und hauptsächlich nur von der vereinten Erkenntniß und Willensäußerung der Verbündeten abhangen. Jene, die Erkenntniß auch unsers commerciellen Zusammenhangs, ist, wenn nicht alle Anzeichen trügen, zu keiner Zeit reifer und verbreiteter in Deutschland gewesen wie in der gegenwärtigen; bleibt nur noch übrig: Form, Basis und Richtung für die entsprechende Äußerung des Willens auszumitteln.

Soweit die Gränzen des deutschen Bundes reichen, erkennen Staaten und Provinzen den über ihnen stehenden Begriff einer gemeinsamen Nationalität schon nicht mehr als etwas rein Ideelles an. Durch europäische Beschlüsse zu einer neuen politischen Existenz berufen und berechtigt, hat dieser Begriff in allen Einrichtungen, wo man den Namen zur That werden ließ, einen überraschenden Beweis seiner Lebensfähigkeit, seines mitten im Frieden wachsenden Zaubers für alle Classen der Bevölkerung geliefert. Hiedurch ergänzend was ihm an officiellen Organen, ja an genügender und ersichtlicher Wirksamkeit der bereits bestehenden, zur Zeit noch abgeht, hat er selbst beim Auslande einen Grad von Anerkennung sich erworben, der es leicht macht, auf dem gewonnenen Boden fortzubauen. Um desto mehr erscheint es an der Zeit, in einem Gebiete Versäumtes nachzuholen, wo durch die einfache Aufstellung und Geltendmachung eben dieses Begriffs für den Gesammtumfang des deutschen Bundes sofort erzielt werden kann, was den gesonderten Bestrebungen der deutschen Staaten und Staatenvereine vielleicht nach Jahren erst gelingen möchte, — auf dem Felde nämlich der deutschen Handelspolitik.

Nehmen wir die äußeren Verhältnisse, so wie sie sind, — die Geneigtheit der deutschen Seestaaten, mit allen fremden Handelsmächten auf dem Fuße vollkommenster und liberalster Gegenseitigkeit zu verkehren, als fortbestehend an, ebenso die entsprechende Geneigtheit dieser Mächte, uns zu behandeln, wie es ihre Commerzial-

Digitized by Google

politik nur irgend gestattet, also entweder den eignen Unterthanen oder doch der begünstigtsten Nation uns gleich zu stellen — und denken wir nur den Collectivbegriff der deutschen Nationalität als etwas durch die freie Entschließung sämmtlicher Bundesstaaten practisch Gewordenes hinzu; was würde davon die unmittelbare Folge sein? — Es mag durch Beispiele klar werden.

Die britischen Navigationsgesetze knüpfen die Befugniß dritter Nationen zu Handel und Schifffahrt nach dem vereinigten Königreiche und dessen Colonien ganz wesentlich an den Begriff der „country" — des Landes, — was in der Praxis ebensowohl auf große Staatenvereine unter dem Regiment von Centralbehörden (wie z. B. Nordamerika, Mexico, Oesterreich u. s. w.), wie auf den kleinsten, selbstständig auftretenden Handelsstaat Anwendung leidet. Bei aller Geneigtheit der britischen Regierung, jenen sie bindenden Gesetzen die weiteste Auslegung zu geben, wie solches ihre Anerkennung der Hansestädte, sodann des, formell nur auf kurze Fristen geschlossenen und erneuerten Zollvereins als größerer Einheiten mit den Rechten der country, die Uebertragung ähnlicher Rechte auf die Häfen zwischen Elbe und Maas zu Gunsten preußischer, auf Elbe- und Donaumündungen zu Gunsten österreichischer Schiffe bezeugt, — sind gleichwohl aus der Zerstückelung Deutschlands in ebensoviel countries, als das aufgelöste Reich souveraine Staaten zurückließ, die wunderlichsten Beschränkungen für seinen Handel mit England hervorgegangen und großen Theiles noch verblieben. Wenn die Frachtfahrer der Elbe und Weser: Holsteiner, Hannoveraner und Oldenburger, Getreide von Hamburg oder Bremen dahin ausführen wollen, so müssen sie von Altona oder dem Köhlbrand, von Rönnebeck oder Brake clariren; — eben dort, als in ihren Landeshäfen, haben sie die in Rückfracht eingenommenen Steinkohlen zu löschen, wollen sie nicht ihrer deponirten Cautionen verlustig gehen. Nach England's Colonien dürfen unter österreichischer Flagge nur österreichische Producte, unter preußischer nur Producte des Zollvereins verschifft werden, die Hanseaten haben das gleiche Recht für den ganzen Umfang des deutschen Bundes und des Zollvereins erworben; dagegen sind sie ihrerseits sowohl nach den Colonien als im Wesentlichen auch nach Großbritannien selbst, auf die directe Fahrt von den eignen Häfen aus beschränkt, — wie solches ebenmäßig für die übrigen Flaggen der Nordseeküste und Meklenburg's gesetzlich ist. Bau, Eigenthum, Bemannung der deutschen Schiffe fällt ganz oder doch großentheils dem Staate zur Last, dessen Flagge sie führen. Britische Schiffe fahren ungehindert

zwischen den Häfen verschiedener deutscher Staaten, während das Reciprocum den deutschen Flaggen in Großbritannien als Küstenfahrt gesetzlich untersagt bleibt. — Alles dieses und Mancherlei dazu gewinnt von dem Augenblicke an, wo Deutschlands Seestaaten die Basis ihres internationalen Verkehrs, den Begriff der country, über alles Land was Bundesgebiet ist, ja schlechthin über alle Besitzungen der im Bunde befindlichen Regenten, auszudehnen den Muth und Willen haben, eine gänzlich veränderte Gestalt. Fortan werden Deutschland's Küsten Gemeingut der deutschen Flaggen, deren jede in jedem deutschen Hafen Heimathsrecht erwirbt, mithin von hier aus immer directe Fahrten macht, und die Producte jedes deutschen Landes überallhin mitzunehmen berechtigt ist. Von dem, was Gegenstand mühsamer und wenig Dank gewinnender Separatverträge mit England war und ferner bleiben würde, erwirbt Deutschland das Meiste dann ohne Weiteres als Selbstfolge der britischen Navigationsgesetze, und wo es besonderer Einräumungen und Fictionen (ähnlich derjenigen, welche die Häfen an der Maas- und Donaumündung zu deutschen Ausfuhrhäfen erhob) künftig noch bedarf, da mögen Gesammtverträge der so vereinten Bundesstaaten, da wird schon die Thatsache ihrer handelspolitischen Einheit nachhelfen. Verfügungen, wie andere Länder sie den britischen Gesetzen nachbilden, z. B. die neuerliche Portugals: daß jeder Staat nur die eignen Producte vom eignen Hafen und in eignen Schiffen dahin ausführen dürfe, — was in der rücksichtslosen Anwendung auf die Verhältnisse unserer Küstenstaaten in der That ein Monopol der portugiesischen Flagge für den Verkehr mit dem deutschen Norden involvirt, verlieren diese schroffe Wirkung, sobald Deutschland nach außen hin Ein Ganzes bildet. Gleichzeitig fallen auch die Versuche britischer Manufacturisten wie amerikanischer Rheder hinweg, auf die vermeintliche Trennung der hanseatischen von den Interessen des Zollvereins das Gelingen ihrer Privatzwecke zu bauen. Denn wie auch immer unter uns die Zollverhältnisse sich fernerhin gestalten mögen, hier vereinend oder näher bringend, dort Staaten oder Städte freiwillig ausscheidend: dem Auslande wird dieß hinfort nur als eine weitere, im Interesse der Gesammtheit vorgenommene Entwickelung der deutschen Handels- und Gewerbspolitik erscheinen dürfen, nicht mehr als ein Fehdezustand im Innern, von dem es Nutzen ziehen könne, — als handle es sich bald um ein, der Selbstständigkeit des kleineren Staats Gefahr drohendes Umsichgreifen des größeren, bald um ein egoistisches Isoliren und Widerstreben gegen die Zwecke der Mehrheit.

Digitized by Google

Auf der vorgeschlagenen Grundlage der Nationalität weiter bauend, habe man es nur erst dahin unter uns gebracht, daß jeder deutsche Staat gehalten sei, in seinen Handels- und Schiffahrtsverträgen mit auswärtigen Mächten für sämmtliche Bundesglieder die Befugniß zum Beitritt zu stipuliren, daß überall die deutschen Consulate angewiesen werden, in Gemeinschaft zu handeln und sich gegenseitig zu vertreten, daß neben der speciellen Landesflagge jedes deutsche Schiff ein gemeinsames Signal als Zeichen der Vereinigung zu führen habe, — und jenes ewige Verkennen der deutschen Gesammtinteressen, der Bedeutung des Ganzen und des Zusammenhangs der einzelnen Staaten, — die untergeordnete Stellung, welche unsere Nation selbst hinter Seemächten des dritten und vierten Ranges in transatlantischen Staaten einnimmt, hat zur Freude aller dort ansässigen Deutschen und zum Besten des Vaterlandes schon guten und großen Theils ein Ende.

Patriotische Phantasien bilden die Formen, unter denen sich Deutschland der Fremde als vereinigt darzustellen habe, noch weiter aus, als oben angedeutet und knüpfen handelspolitische Pläne der mannigfachsten Art daran, je nach den Interessen, welche sie nach außen hin gewahrt oder befördert sehen möchten. Es wird schwerer sein, sich über diese Theorien zu verständigen, als nach wirklich erfolgter allseitiger Verständigung, dieselben kräftig aus- und durchzuführen. Darum schien es gerathener, vor der Hand nur das herauszunehmen, was wirklich reif zur Ausführung ist und wofür, bei der vorausgesetzten Durchdringung von den Zwecken des Bundes die Bereitwilligkeit keines deutschen Bundesstaats bezweifelt werden kann. Zweierlei ist jedenfalls hierbei gewiß: Die Annahme des Princips der Nationalität bildet die natürlichste und unerläßliche Grundlage für jedwede Entwickelung der deutschen Handelspolitik, geschehe sie im Sinne dieses oder jenes leitenden Systems. Sodann ist innerhalb dieser, die heterogensten Zollgebiete umfassenden größeren Gemeinschaft sowohl eine weitere Verschmelzung der ersteren unter sich denkbar, ja doppelt wahrscheinlich, als ohne solche die Mitwirkung auch der abgesonderten Staaten zu den Maaßregeln der Zollvereine in Betreff des Handels dritter Länder leichter denn bisher zu erlangen. Handelsverträge, von sämmtlichen deutschen Bundesstaaten mit fremden Nationen abgeschlossen, sind möglich, ob auch durch sie den letzteren in einem Theile Deutschlands größere, in einem anderen geringere Zollgunst dargeboten wird; warum sollten da die einzelnen Staaten, deren jeder die Vortheile dieser Gemeinschaft erndtet, nicht, unbeschadet ihres Zollsystems, dazu bei-

Digitized by Google

tragen können, daß ihre größeren Einräumungen thunlichst auf das eigne Gebiet beschränkt bleiben? Es würde dieß nur ein Analogon jener Gränzverträge erfordern, die zur Abwehr des Schmuggelhandels dienen und ihre Zweckmäßigkeit vielfach erwiesen haben.

Doch, wie gesagt, es ist nicht die Absicht dieser Zeilen, über das nächste Ziel hinaus zu greifen. Allerdings auch dieses bedarf theils vorbereitender, theils begleitender und ergänzender Maaßnahmen, wenn es wirklich die Grundlage einer neuen Zukunft Deutschlands werden soll, und es mag genügen, auch solche hier nur anzudeuten. Zuvörderst wäre dahin das Zustandebringen einer Vereinbarung über das Princip und dessen consequente Durchführung im Bereich des deutschen Bundes unter den verschiedenen Staaten zu rechnen, — vielleicht eine Reihe von Verträgen, deren Endresultat dann in der üblichen Form eines Bundesbeschlusses die Nationalsanction erhalten würde. Ferner die Revision der sämmtlichen mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsverträge, um auszumitteln, inwieweit dem Inhalte derselben und den zum Grunde liegenden Handelsgesetzen jener Länder zufolge, der deutsche Staatenverein noch einer formellen Anerkennung bedürfe oder nicht; — Errichtung einer Centralbehörde, ähnlich der Militaircommission des Bundes, zur Ueberwachung der nach dem Obigen, in ihren Bereich gehörenden deutschen Handelsverhältnisse, und durch eben diese Vorbereitung der weiteren zur Gemeinschaftlichkeit reif gewordenen Maaßregeln; Erlaß eines allgemeinen Beschlusses, wodurch den fremden Nationen insgemein Gleichstellung auf den Fuß der eignen oder doch der begünstigtsten Nation zugesichert wird, auf erfolgten Nachweis von der gegenseitig gleichen Behandlung unserer Schifffahrts- und Handelsinteressen; Ausstattung der, diese letzteren im Auslande vertretenden oder bezeichnenden Organe — seien es Schiffe und Seefahrer, Gesandtschaften, Consuln und Kaufleute —, mit den Merkmalen, Vollmachten und Instructionen, aus denen der nationale Zusammenhang unzweifelhaft erhellt, u. dgl. m.

Zum Schluß nur noch eine Verwahrung gegen möglichen Mißverstand oder Zweifel an der Ausführbarkeit. Bei einem Plane, der ein vorhandenes und in vielfacher Beziehung lebenskräftiges Ganze umfaßt, dessen Befähigung für diesen Plan theoretisch so unbestritten ist, wie das Wünschenswerthe und Ausführbare des Planes selbst, kommt es nicht nothwendig darauf an, daß sich die Theilnahme an demselben gleich von vorne herein so allgemein und lebendig bethätige, wie um des Ganzen willen zu erwarten

Digitized by Google

wäre und seiner Zeit auch zu erwarten steht. Im Großen wie im Kleinen läßt man für solche Fälle allen Beitrittsfähigen das Protocoll offen, ohne darum die Gränzen des Vereins enger zu ziehen oder seinen Namen zu ändern. So hat der Zollverein begonnen und sich ausgebreitet, so nach den Verträgen von 1834, wo die Tendenz ausgesprochen wurde, keinem Bundesstaate den Beitritt zu versagen, den Namen des deutschen angenommen. In eben diesem Sinne könnte derselbe jetzt, wenn auch zunächst auf die Gemeinschaft eines oder einzelner deutscher Seestaaten beschränkt, mit diesen immerhin den Grund legen zum neuen deutschen Schifffahrtsbunde; — Anhang und Nachfolge würde ihren nationalen Bestrebungen sicher nicht entgehen. Ist die Idee nur gesund, der Anfang besonnen und das Ziel gewiß, weil wir früher oder später nothwendig doch dahin kommen müssen, so sind Schwierigkeiten keine Zögerungsgründe mehr; jeder positive Schritt vorwärts ist Gewinn, und in dem Maaße als die Übergänge allmählig erfolgen, ein Rückschreiten desto unmöglicher geworden.

Bremen, 1. Juni 1842.

Ansichten, wie im Sinne des P. M. vom 1. Juni 1842 zu verfahren sein möchte.

I. Zusammentritt von Commissarien zur vorläufigen Berathung der gemeinschaftlichen Aufgaben.

Gegenstand ihrer Berathungen:

1) Entwurf einer Deutschen Schifffahrtsacte, — oder genauer, für jetzt nur der Elemente zu einer solchen: „Bezeichnung der deutschen Häfen als Landeshäfen für alle deutsche Flaggen, und Bestimmungen über die gemeinsamen Nationalitäts-Erfordernisse der letzteren."

2) Bildung eines ständigen Ausschusses, als Centralorgans zur Vertretung und Entwickelung der ihm zugewiesenen gemeinsamen Interessen. Allgemeine Instruction und Vollmacht für dieselben.

II. Das Resultat dieser Berathungen, nachdem es von den hohen Committenten genehmigt worden, den übrigen deutschen Seestaaten vorzulegen und sie zum Beitritt einzuladen. (Von Seiten Preußens auch die Binnenstaaten des deutschen Zollvereins, soweit dieselben dabei mitbetheiligt.)

Digitized by Google

III. Nach allseitig erfolgtem Beitritt, Sanction des Vereinbarten durch einen Bundesbeschluß, als die zur Bezeichnung der ganzen Maaßregel und zur Beseitigung äußerer und innerer Schwierigkeiten geeignetste Form. — Im Falle die gewünschte Einhelligkeit nicht erreicht werden sollte, ist nach dem Vorgange der Zollvereinsverträge eine andere provisorische Form zu wählen, unter Vorbehalt späterer Aufnahme der noch zurückbleibenden deutschen Staaten.

IV. Amtliche Mittheilung des Gesammtvertrags mit dessen zur Publication bestimmten Anlagen an die auswärtigen Seestaaten, sowohl an deren beim Bunde accreditirte Gesandtschaften (im Falle eines erfolgten Bundesbeschlusses), als an die Missionen derselben bei den einzelnen deutschen Staaten, sowie durch die deutschen Gesandschaften oder Consulate im Auslande. — Diese Mittheilung erfolgt nur notitiae causa, indem der Inhalt des neuen Schifffahrts-Bundesvertrags im Wesentlichen nur die Gemeinsamkeit der deutschen Staaten für ihre Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zum Auslande ausspricht, und die Basis bezeichnet, auf welcher dieselben von jetzt an zu reguliren sein dürften, — eine Willensäußerung, welche in dieser Allgemeinheit keiner Anerkennung von Seiten fremder Staaten bedarf.

Gleichzeitig Maaßregeln der einzelnen Contrahenten, um im Bereiche ihrer Staaten das Beschlossene zu verkünden und soweit erforderlich in Vollzug zu bringen.

V. Installirung der Centralbehörde und Beginn ihrer Thätigkeit, welche zunächst und hauptsächlich nur eine consultative und Beschluß vorbereitende sein würde, während zum Zweck der Abfassung und Ausführung eingreifender Beschlüsse auf ein möglichst einfaches Analogon des beim Zollverein allmählig eingeführten Verfahrens mit Directorialeinrichtungen ꝛc. Bedacht zu nehmen sein dürfte.

a) Erster Gegenstand der Thätigkeit des Central-Ausschusses würde die Revision der deutschen Vertragsverhältnisse zum überseeischen Auslande sein. Prüfung derselben sowohl aus dem Gesichtspunkte der für Deutschland angemessen befundenen Reciprocitäts-Principien im Allgemeinen, als hinsichtlich der Lücken und Beschränkungen, denen bei der seitherigen Vereinzelung das Ganze wie die einzelnen Theile ausgesetzt gewesen. Mit der Aufstellung eines zunächst auf die Schifffahrt einzuschränkenden Reciprocitäts-Systems als Basis für die künftigen Einräu-

Digitized by Google

mungen und Abschlüsse der Gesammtheit könnten, wo es wünschenswerth erscheint, Versuche Hand in Hand gehen, die Ausdehnung einzelner Vertragsbestimmungen für die Dauer solcher Verträge auf das gemeinsame Ganze im diplomatischen Wege zu erwirken, desgleichen diplomatische Verwendungen oder Collectivschritte, um gelegentlichen Vertragsverletzungen zu steuern. Doch würden solche Bemühungen mehr nur als ein Uebergangszustand und als Vorläufer von Verträgen anzusehen sein, die künftighin nur auf der gemeinsam beliebten Basis, wo möglich auch nur von der Gesammtheit, oder doch unter Vorbehalt eines allen freistehenden Hinzutritts, abzuschließen sein würden.

b) Hieran würde sich als nahe verwandt eine Revision des deutschen Consulatswesens, und überhaupt unserer commerziellen Vertretung im Auslande knüpfen, und wiederum eine Menge vorbereitender Maaßregeln, um die Solidarität der verbundenen Staaten Deutschlands überall in Evidenz zu stellen, davon die nächste Folge sein.

c) Nicht minder bilden die gemeinschaftlichen Anordnungen, welche erforderlich sind, um neben der beibehaltenen Gliederung nach den bisherigen Flaggen, auch den nationalen Zusammenhang der deutschen Schifffahrt in der Fremde zu documentiren, einen der ersten Berathungsgegenstände gedachter Centralbehörde.

Alle drei Punkte (a—c), wiewohl sie vor der Hand nur in Zukunfts-Andeutungen bestehen können, sind doch um des moralischen Effects willen, den sie schon als solche auf In- und Ausland äußern müssen, zu wesentlich, als daß eine Erwähnung derselben unter den Artikeln des Grundvertrags fehlen dürfte.

Der volle Umfang der Thätigkeit jener Centralbehörde, sowie die stufenweise Entwickelung der in ihren Bereich gehörenden Aufgaben, möchte sich aus den provisorischen Anforderungen unserer Zeit: — „die getheilten Kräfte zu concentriren, und vereint zu schaffen, was in der Trennung unausführbar bleibt" — unschwer herleiten lassen. Ohne daß sie in die Sphäre der bestehenden Behörden deutscher Staaten oder Staatenvereine, der auswärtigen und Handels-Ministerien, Zollverwaltungen und Zollcongresse, Flußschifffahrtscommissionen u. dgl. m., anders als aushelfend einzugreifen braucht, vielmehr unter der Voraussetzung, daß gegenseitig die lebendigste Wechselwirkung stattfinde, bleibt dennoch jener ersteren ein reiches Material zur vorzugsweisen Fürsorge überlassen. Dahin sind zu rechnen:

Digitized by Google

d) Alle Fragen des Völkerseerechts, wie Neutralität, Blokaden, Sclavenhandel und Seepolizei, Consulatsbefugnisse, Schutz in Strandungsfällen, Abrede in Quarantainesachen u. s. w., bis herab zu den Fragen der gegenseitigen Courtoisie im Seeverkehr;

e) ferner, mit specieller Bezugnahme auf die Bedürfnisse Deutschlands, die erforderlichen Ausgleichungen im Gebiete der Seehandels- und Schifffahrts-Gesetzgebung deutscher Staaten, mit Inbegriff selbst der Details über Hafenpolizei, Schiffspapiere, Schiffsmessung und Registrirung; die wichtigen Fragen der Auswanderung und Colonisation; die Anfänge der Kriegsmarine zur Küstenbewachung und zum Handelsschutz auf entfernten Stationen;

f) sodann auf dem Felde der eigentlichen Handelspolitik, die Streitpunkte der Differenzzölle und Retorsionen, des Unterschiedes zwischen directer und indirecter Fahrt und Waarenzufuhr — Gegenstände, welche bisher nur innerhalb der einzelnen Zollgebiete zur Sprache gekommen, rücksichtlich derer gleichwohl auch ein Zusammenwirken der zu einem größeren Handelskörper verbundenen mehreren Zollgebiete denkbar;

g) überhaupt aber eine fortdauernde Achtsamkeit auf Alles, was den Gesammtaufschwung des deutschen Handel zu fördern und zu stören geeignet ist, mithin sowohl auf Beschwerden oder günstige Eventualitäten in überseeischen Ländern, als selbst, rückblickend, auf die Land- und Wassercommunicationen im deutschen Innern und andere Mittel zur Belebung des überseeischen Absatzes. Alle diese und verwandte Gegenstände würde die erwähnte Behörde, der gemeinsamen Beschlußnahme aller, wie der speciellen Abhülfe von Seiten der betreffenden Staaten im Interesse der Gesammtheit zuzuführen, vor anderen berufen und befähigt sein.

III. Denkschrift des preußischen Handelsamtes (April 1845).

(Zu S. 296 u. 308.)

Es haben sich in neuerer Zeit viele Stimmen dafür vernehmen lassen, daß es dem Interesse der Zollvereinsstaaten entsprechen würde, von dem bisher verfolgten System, nach welchem bei der Belastung der vom Auslande eingehenden Waaren in der Regel kein Unter-

Digitized by Google

schied gemacht wird, weder nach dem Ort ihres Ursprungs oder ihrer Herkunft, noch je nachdem sie zu Wasser oder zu Land auf nationalen oder fremden Schiffen eingeführt werden, abzugehen, um ein System von Differentialzöllen eintreten zu lassen. Man hat dies als ein Mittel dargestellt, den Austausch deutscher Fabricate auf fremden, namentlich außereuropäischen Märkten, gegen den Bezug der, für die deutsche Industrie unentbehrlichen Rohmaterialien und der Consumtionsartikel außereuropäischen Ursprungs, zu befördern, der deutschen Rhederei einen neuen Aufschwung zu geben, eine engere Verbindung mit den deutschen Nordseestaaten, namentlich den Hansestädten, herbeizuführen, und durch Befolgung einer gemeinschaftlichen Handelspolitik, Deutschland dem Ausland gegenüber in eine festere und günstigere Stellung zu bringen, als deren es sich jetzt zu erfreuen habe. Nicht bloß in öffentlichen Blättern, welche sich mit den Interessen des Handels und der Industrie beschäftigen, und in besondern Schriften ist diese Ansicht vielfach besprochen; sie ist zum Gegenstand der Berathung in ständischen Versammlungen geworden, und hat sich in den Hansestädten, namentlich in Bremen, so viel Geltung verschafft, daß mehr oder weniger officielle, von dort ausgegangene Vorschläge den Wunsch einer Annäherung an den Zollverein zur gemeinschaftlichen Ausführung eines solchen Systems zu erkennen gegeben haben. Wenn dem Ziel, welches auf diesem Wege erstrebt werden soll, Handel und Schifffahrt, und durch beide die gesammte gewerbliche Industrie Deutschlands zu befördern, die größte Bedeutung nicht abgesprochen werden kann, so verdient es eine strenge Prüfung, ob das vorgeschlagene Mittel auch geeignet ist, zu diesem Ziele zu führen, und ob Hindernisse vorhanden sind, welche der Ausführung eines solchen Systems entgegenstehen. Die gleichmäßige Besteuerung der fremden Waare, aus welchem Lande, auf welchem Wege, durch welches Transportmittel sie eingeführt werde, giebt dem, welcher die Waare zum eigenen Gebrauch oder zum Handel einführt, den Vortheil, bei der Auswahl des fremden Marktes neben dem Preise, welchen die Waare dort hat, nur die aus der Natur des Verkehrs nothwendig hervorgehenden Kosten der Beziehung berücksichtigen zu dürfen. Diese freie Auswahl wird beschränkt, wenn dieselbe Waare, nachdem sie aus dem einen oder dem andern Ursprungslande herstammt, einem höhern oder niedern Zoll unterworfen wird (eigentlich Differentialzölle, discriminating duties), oder auch, wenn ohne Rücksicht auf den Ursprung der Waare ein Unterschied bei der Verzollung gemacht wird, je nachdem sie direct aus dem

Digitized by Google

Erzeugungsland oder von einem Zwischenmarkt auf Nationalschiffen oder auf fremden Schiffen eingeführt wird. In dem einen wie in dem andern Fall bietet die Verschiedenartigkeit der Verzollung ein neues Moment dar, welches der Importeur bei der Wahl des fremden Marktes oder der Transportmittel in Betracht zu ziehen hat. Insofern bewirkt sie eine Aenderung, eine Störung im freien Verkehr, und diejenigen Regierungen, welche dem Princip der Freiheit des Handels huldigen, werden sich nur als Ausnahmen zu Differentialzöllen entschließen dürfen. Zu solchen Ausnahmen wird alsdann der Fall vorhanden sein, wenn

1) entweder durch Maaßregeln anderer Regierungen die Freiheit des Verkehrs gestört ist, und der Differentialzoll dazu dienen kann, die durch ihn benachtheiligten Staaten zu nöthigen, daß sie sich einer freien Handelspolitik zuwenden — oder wenn
2) die durch den Differentialzoll zu begünstigenden Nationen ihrerseits überwiegende Vortheile dagegen gewähren.

In ersterer Beziehung bedarf es keines Nachweises, daß Deutschland sich in der Lage befindet, zum Schutz seines Handels und seiner Schifffahrt wirksame Maaßregeln zu ergreifen; die Gesetzgebung der meisten europäischen Staaten, Englands, Frankreichs, Hollands ꝛc. begünstigt sehr wesentlich den eigentlichen Handel und die eigene Schifffahrt vor denen fremder Nationen, und wirkt dadurch hemmend auf die Entwickelung des deutschen Handels und der deutschen Rhederei, und erschwert den Absatz deutscher Fabricate in fremden Ländern.

Rücksichten der zweiten Art haben die Regierungen der Zollvereinsstaaten, wie in früherer Zeit so neuerdings, einigemal bestimmt, in Handelsverträgen Differentialzölle zu Gunsten von Producten und Fabricaten der contrahirenden Nation zu stipuliren.

In dem im vorigen Jahr projectirten Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, welcher von der Regierung der letzteren nicht ratificirt worden, war für Tabak aus den Vereinigten Staaten, — in dem Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Belgien vom 1. September 1844 ist für belgisches Eisen ein ermäßigter Eingangszoll zugesichert; wogegen Begünstigungen an Zoll bei der Einfuhr namhafter Producte und Fabricate des Zollvereins in jene Länder dort in Aussicht gestellt worden, hier wirklich gewährt worden sind. Es hat nicht an solchen gefehlt, welche in diesem Vertrag ein Symptom zu erkennen glaubten, daß die Zollvereinsstaaten geneigt seien, das bisherige System zu verlassen und nicht mehr den deutschen Markt für den Absatz der Erzeugnisse des

Digitized by Google

Auslandes unter gleich günstigen Bedingungen, ohne Rücksicht auf Gegenseitigkeit, wie bisher offen zu halten; daß es überhaupt die Absicht sei, durch Verträge der Reihe nach mit den einzelnen Nationen die Bedingungen festzustellen, unter welchen ihre Waaren und ihre Schiffe bei uns Zugang finden sollen, und dabei ihre Belastung nach den Zugeständnissen, welche unserm Handel, unserer Schifffahrt von ihnen gemacht wurden, abzuwägen. Es ist von manchen Seiten her für wünschenswerth erachtet, daß auf dem so betretenen Wege weiter fortgeschritten und namentlich dahin gestrebt werde, durch Stipulationen und Differentialzölle in Verträgen mit den selbständigen Staaten Amerikas den Austausch ihrer Produkte gegen die Fabricate der Zollvereinsländer gegenseitig zu begünstigen. Unsere Manufacturwaaren, welchen der Eingang in die bedeutendsten europäischen Staaten durch prohibirende Schutzzölle, in die von ihnen abhängenden Colonien durch hohe Differentialzölle zu Gunsten der Fabricate des Mutterlandes meistentheils verschlossen ist, haben in jenen unabhängigen Staaten Amerikas früher ihren hauptsächlichsten Absatz gefunden, welcher in neuerer Zeit durch die überwältigende Concurrenz anderer Fabrikstaaten, namentlich Englands, in vielen Industriezweigen wesentlich geschmälert ist. Man hat sich von solchen Verträgen den Vortheil versprochen, daß der Absatz unserer Exportartikel auf dem begünstigtsten Markt wieder zunehmen und die vaterländische Industrie dadurch einen neuen Aufschwung gewinnen werde. Daß dieser Vortheil im Wege solcher Verträge wirklich zu erreichen stehe, ist zu bezweifeln. Die transatlantischen Staaten werden es nicht ihrem Interesse entsprechend finden, den unserer Fabrication eingeräumten Vorzug vor gleichartigen Fabricaten anderer Länder uns dauernd zuzusichern.

Sie werden stillschweigend oder ausdrücklich (wie es in dem Project des Vertrages mit den Vereinigten Staaten geschehen war) den Vorbehalt machen, gleiche Zollbegünstigungen nach Befinden auch andern Nationen einzuräumen. Die Wichtigkeit ihrer Beziehungen zu England, die politische oder commercielle Abhängigkeit der meisten Staaten Amerikas von diesem Lande wird sie bald nöthigen den Zoll der gleichartigen englischen Fabricate gegen entsprechende Zugeständnisse in gleicher Weise herabzusetzen, und die deutsche Industrie würde sich nur zu bald auf demselben Standpunkt der Parität der Rechte dieser Hauptindustriemacht gegenüber zurückgesetzt sehen, auf welchem sie sich vor Abschluß des Tractates befand. Gelänge es aber auch durch Verträge von fremden Staaten die Zusicherung zu erwirken, daß die für deutsche Waaren beanspruchten

Digitized by Google

Vorrechte im Betreff der Eingangszölle dauernd sein, daß gleiche Begünstigungen andern dritten Mächten nie oder doch nicht auf einen langen Zeitraum hinaus ertheilt werden sollten, so wäre es doch in diesem nicht zu erwartenden Falle zu bezweifeln, daß die zugesicherten Vortheile der deutschen Industrie lange zu gut kommen würden. Der politische Zustand der meisten und der für den Absatz deutscher Fabricate wichtigsten Staaten Amerikas bietet keine Garantie dafür dar, daß sie solche Verträge unter allen Umständen würden erfüllen können, daß ihre Regierungen den Willen und die Mittel besitzen, diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, wenn Differentialzölle von irgend einer Erheblichkeit nicht durch den Schleichhandel illusorisch gemacht werden sollen. Die einheimische Industrie würde aber, wenn sie sich auf einen vermehrten Absatz ihrer vertragsmäßig begünstigten Fabricate Rechnung macht und darnach ihre Anlagen, ihre Thätigkeit erweitert, nur einen um so empfindlichern Rückschlag erleiden, wenn die gehegten Hoffnungen sich in der Folge als illusorisch erweisen, sie würde alle nachtheiligen Folgen einer Ueberproduction auf sich gezogen haben. Auf der andern Seite würde auch der Differentiolzoll eine seinem Betrage gleichkommende Verminderung des Preises der von ihm berührten Producte des begünstigten Erzeugungslandes für den Consumenten im Zollverein nicht nothwendig zur Folge haben. Wenn man von allen andern Conjuncturen, welche auf die Preise der Waaren einen Einfluß ausüben, absieht, würde die Bestimmung eines mindern Zolles bei der Einfuhr in das Gebiet des Zollvereins auf die Waare eines bestimmten Productionslandes gegen die gleichnamige Waare aus andern Productionsländern Veranlassung dazu geben, daß die Consumenten im Zollverein ihren ganzen Bedarf an dieser Waare, welcher früher von verschiedenen Märkten her befriedigt wurde, in dem durch den Zoll begünstigten Productionslande suchten. Schon die vermehrte Nachfrage würde dort zunächst den Marktpreis der Waare steigern — vorausgesetzt, daß der Bedarf des Consumtionslandes von dem Belang ist, um auf den Märkten fühlbar zu werden, bis etwa eine dadurch vermehrte Production das Verhältniß zwischen Angebot und Nachfrage wieder ausgleiche. Ueberdies würde der Importeur versuchen den Betrag des Minderzolles auf den Preis der Waare zuzuschlagen, denn sein Interesse weis't ihn darauf hin, die importirte Waare eben nur um so viel wohlfeiler als das gleichartige durch den höhern Zoll vertheuerte Product der nicht begünstigten Länder auf dem vereinsländischen Markt zum Verkauf zu stellen, als erforderlich ist,

Digitized by Google

um vor jenem noch irgend einen Vorzug zu behaupten. Möchte man auch berechtigt sein, anzunehmen, daß der Importeur des letztern, um noch eine Concurrenz zu behaupten, sich bewogen finden würde seinen Preis zu ermäßigen, so würde dies doch nur insoweit der Fall sein können, als etwa der niedere Marktpreis in dem benachtheiligten Erzeugungslande und geringere Transportkosten ihn befähigen, einen Theil der Nachtheile des Zolls auf den Verkaufspreis der Waare zu übernehmen. Erheblicher würde der Einfluß der Concurrenz zwischen verschiedenen Importeurs aus dem begünstigten Productionslande unter einander sein, um dahin zu führen, daß die Waare aus dem begünstigten Lande wirklich zu dem Preise auf den vereinsländischen Markt kommt, welchen der verminderte Zoll gestattet; doch würde auch diese, wenigstens Anfangs, schwerlich hinreichend sein, um die Importeurs auf den Gewinn, zu welchem der geringere Zoll beim Ausschlusse der gleichnamigen Producte anderer Erzeugungsländer durch Preissteigerung Gelegenheit giebt, ganz verzichten zu lassen. In irgend einem Betrage würde daher der Differentialzoll immer eine Begünstigung der Producenten des fremden Erzeugungslandes und der verhältnißmäßig geringern Anzahl der Importeurs auf Kosten der Zolleinnahme, also der Gesammtheit der Steuerpflichtigen und der Consumenten des Inlandes involviren. Es scheint daher nicht, daß die Differentialzölle, zur directen Begünstigung der gegenseitigen *Einfuhren im Wege solcher Verträge* eingeführt, im Allgemeinen zu empfehlen seien. Der Zweck, welchen man bei diesen Verträgen im Auge hat, Beförderung des Absatzes deutscher Fabricate auf dem transatlantischen Markt, soll sich aber sicherer und in ausgedehnterem Maaße auf anderem Wege mittelbar erreichen lassen, durch einen *einfachen Akt der Gesetzgebung*, welche die directe Importation aus jenen Ländern auf nationalen Schiffen durch Differentialzölle begünstigt.

Der internationale Verkehr beruht eigentlich darin, daß die Völker den eigenen Verbrauch überflüssiger Erzeugnisse ihres Bodens und ihres Kunstfleißes zur Befriedigung ihres gegenseitigen Bedürfnisses sich zuführen und gegen einander austauschen. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Kaufmann, welcher Erzeugnisse seines Landes einem fremden Markt zuführt, und dort Waaren vorfindet, welche einen vortheilhaften Absatz in seiner Heimath versprechen, sich hier mit denselben versieht, und nicht erst einen dritten Markt aufsucht, um seine Einkäufe für die Rückfracht zu machen. Deutschland besitzt, den außer-europäischen Ländern gegen-

Digitized by Google

über, alle Bedingungen zu einem lebhaften Handelsverkehr. Es consumirt in bedeutenden Massen die werthvollsten Producte jener Länder, Zucker, Kaffee, Tabak, Reis, Baumwolle ꝛc.; es fabricirt dagegen eine große Menge von Waaren, von welchen jene Länder bei rasch anwachsender Bevölkerung, mit welcher die eigene Fabrication nicht in gleichem Maaße fortschreitet, ihren steigenden Bedarf größtentheils aus europäischen Ländern beziehen. Wenn gleichwohl der Antheil Deutschlands an ihrer Versorgung mit Manufacturwaaren nicht dem Verhältniß entspricht, zu welchem der Standpunkt seiner eigenen Industrie es befähigt, oder vielmehr, deutsche Waaren, welche dort früher einen bedeutenden Absatz gefunden haben, immer mehr von dem fremden Markt verdrängt werden, so ist eine Hauptursache hiervon darin zu suchen, daß es an regelmäßigen fortdauernden directen Handelsbeziehungen, welche den Austausch der Erzeugnisse zwischen Deutschland und den überseeischen Ländern erleichtern können, fehlt, während der directe Verkehr zwischen denselben und andern europäischen Handels- und Fabrikländern, durch die Gesetzgebung der letzteren begünstigt, immer mehr zunimmt. Was von deutschen Staaten noch nach transatlantischen Ländern geht, findet seinen Weg dahin fast ausschließlich durch Vermittlung des Handels und der Schifffahrt der Hansestädte, namentlich Bremens. In Bremen ist das Geschäft eines Aussenders von Manufacturwaaren und eigene Rhederei meistens in einer Hand verbunden; es ist der Absatz deutscher Exporte auf außereuropäischen Marktplätzen jetzt mehr oder weniger durch dieß Verhältniß und durch deutsche Etablissements, welche die Hanseaten auf jenen errichtet haben, bedingt. In Wechselwirkung mit diesen Exporten stehen die directen Beziehungen von Colonialwaaren nach den Hansestädten. Seitdem die deutschen Auswanderungen, über Holland erschwert, ihren Weg hauptsächlich über Bremen genommen, hat sich der große Tabaksmarkt von Holland allmählig auch nach Bremen gezogen. Im Jahr 1844 sind von 125,000 Centnern Kaffee, welche in Bremen eingeführt sind, 100,000 Ctr. direct aus außereuropäischen Häfen, in Hamburg von 630,000 Ctr. Kaffee 520,000 Ctr. und von 690,000 Ctr. Zucker 570,000 Ctr. ebenso direct eingeführt worden. *)

*) Es begründet aber ein großer Theil dieser directen Importationen — in Hamburg wohl der größere — keinen gegenseitigen Austausch mit deutschen Producten oder Fabricaten, denn diese Importationen geschehen zum größern Theil in englischen, dänischen, schwedischen ꝛc. Schiffen, die meistens mit den Erzeugnissen ihres eigenen Landes oder doch nicht des Zollvereins nach

Digitized by Google

Aber von der gesammten Consumtion des Zollvereins an Kaffee kommt über die Hälfte, an Zucker etwa ein Drittel aus Java über holländische Häfen, von Baumwolle und Indigo kommt nur ein sehr kleiner Theil aus dem Erzeugungslande direct an, dagegen der überwiegend größere Theil von Baumwolle, theils roh, theils als Garn, sowie fast aller Bengal-Indigo über England.

Alle diese Zufuhren, welche uns über England kommen, verlieren ihren Werth als Tauschmittel für den Absatz deutscher Fabricate. England nimmt uns diese zum eigenen Verbrauch nicht ab, weil es ähnliche Waaren selbst fabricirt und seine eigene Industrie durch sehr hohe Zölle beschützt. Es läßt viele von unsern Fabricaten auch zum Reexport in seinen Häfen nicht zu, wenn es durch diese Concurrenz seinen eigenen Absatz im Auslande gefährdet sieht. Indem es sich des Zwischenhandels zwischen den außereuropäischen Ländern und Deutschland bemächtigt hat, erschwert es den Absatz der Waaren des letzteren auf den außereuropäischen Märkten und versorgt dieselben mit seinen eigenen Manufacturwaaren, welche es als Retouren auch für die zur deutschen Consumtion bestimmten Colonialwaaren verwerthet. So kommen die über England uns zugeführten Erzeugnisse der außereuropäischen Länder als Tauschmittel nur der englischen Industrie zu gut, und dienen dazu, den gefährlichsten und mächtigsten Rivalen der deutschen Industrie noch mehr zu stärken.

Das wirksamste Mittel zur Beförderung einer directen Verbindung zwischen Deutschland und den außereuropäischen Ländern würde sein, wenn die Einfuhr ihrer Erzeugnisse aus europäischen Entrepôts gesetzlich verboten würde — wie es in England nach der Navigationsacte selbst für britische Schiffe der Fall ist. Es scheint aber — abgesehen von den zur Zeit einem solchen Verbot entgegenstehenden Handels- und Schifffahrtsverträgen mit andern Nationen nicht rathsam, zu einem solchen Mittel zu greifen, welches eine gewaltsame Umwerfung der jetzt bestehenden Verkehrsverhältnisse zur Folge haben müßte. Neue Handelswege lassen sich nur allmählig anbahnen. Zustände, welche sich, wenn auch ohne innere Noth-

den Productionsländern gehen, dafür Producte eintauschen, die — wie in England — wegen der bevorzugten gleichartigen Producte der Colonien nicht einmal zu verwerthen sind, und für die daher der deutsche Markt gesucht werden muß. Ein großer Theil dieser Ladungen besteht in sogenannten schwimmenden, die vom Productionslande für englische Rechnung abgesandt, erst in Cowes ꝛc. ihre Bestimmung nach einem Continentalmarkt bekommen.

Digitized by Google

wendigkeit, zur Grundlage vieler bestehenden Interessen herangebildet haben, dürfen, auch wenn sie für das Ganze als nachtheilig sich herausstellen, nur mit Vorsicht abgeändert werden. Eine innere Nothwendigkeit spricht nicht dafür, daß es für Deutschland vortheilhafter sein sollte, seine Colonialwaaren durch Vermittelung dritter Nationen zu beziehen, als direct.

Die Frachten von Amerika nach England, nach Holland sind nicht billiger als die Frachten nach den deutschen Nordseehäfen, und nur unbedeutend billiger als die nach den Ostseehäfen. Die combinirten Frachten von Amerika über England nach irgend einem deutschen Hafen sind selbstredend theurer, als die Frachten von Amerika direct nach eben diesen Häfen. Wenn es gleichwohl bei manchen Artikeln dem deutschen Consumenten in einzelnen Fällen vortheilhafter sein mag, seinen Bedarf aus europäischen Entrepôts, namentlich in England, zu entnehmen, als direct aus dem Ursprungslande, so liegt dies nur darin, daß England durch regelmäßige Handelsverbindungen mit den Ursprungsländern sich im Besitz eines großen Marktes befindet, der das Inland ausschließlich versorgt, während unsere Gesetzgebung ihm zugleich den Vortheil des Absatzes nach Deutschland bietet. Der deutsche Einkäufer ist gewiß, auf dem englischen Markt assortirte Vorräthe aus den verschiedenen Productionsländern vorzufinden, während die Verbindungen Deutschlands mit diesen Productionsländern noch nicht vielfältig und regelmäßig genug sind, um jederzeit die Befriedigung des mannichfachen Bedürfnisses auf directem Wege zu sichern. Dieser Vorzug des vermittelnden fremden Marktes würde verschwinden, wenn alle außereuropäischen Importe direct nach Deutschland geführt und hier im Lande selbst ein großer Markt gebildet würde. Die Consumtion Deutschlands ist hinreichend für einen selbständigen Markt im Lande, und auf diesem würden in der Regel die außereuropäischen Producte für die deutschen Käufer wohlfeiler sein müssen, als in den englischen Entrepôts, weil die Kosten des Zwischenhandels erspart werden.

Aber es können gleichwohl Ausnahmen von dieser Regel eintreten. Es würde dies namentlich Anfangs häufiger der Fall sein, bis genügende neue Verbindungen für den directen Verkehr angeknüpft und befestigt sind. Und auch, wenn dies geschehen ist, würden sich solche Ausnahmefälle wiederholen; denn der Preis der Fabrikmaterialien in England wird hauptsächlich durch die Handelsconjuncturen bedingt. Bei stockendem Absatz der Fabricate und Ueberfüllung des Marktes in England weichen die Preise, z. B. der Baumwolle, dort oft plötzlich zurück, ohne sogleich ein entsprechendes

Digitized by Google

Sinken der Preise im Productionslande nach sich zu ziehen. In solchen Fällen kann es dem deutschen Fabricanten auch in der Folge vortheilhaft sein, den nahe gelegenen Zwischenmarkt zu benutzen. Es dürfte daher nicht rathsam sein, die Importe aus europäischen Entrepôts zu verbieten, sondern nur sie mit höhern Zöllen zu belasten, resp. die directe Zufuhr durch geringere Zölle in dem Maaß zu begünstigen, daß es bei dem normalen Zustande des Handels vortheilhafter ist, die Erzeugnisse der außereuropäischen Länder direct zu beziehen.

Soll der Zweck, durch die directen Zufuhren den Absatz deutscher Fabricate in den außereuropäischen Erzeugungsländern zu befördern, erreicht werden, so müssen von der den directen Importen zu gewährenden Zollvergünstigung die Schiffe dritter Nationen in der Regel ausgeschlossen bleiben. Die Geschichte des Handels lehrt, daß der Austausch der Erzeugnisse zwischen zwei durch die See getrennten Ländern regelmäßig nur durch die Schiffe dieser Länder selbst befördert wird. Der Handel und die Schifffahrt aller Küstenländer stehen in der engsten Verbindung mit einander.

Die Rhederei muß sich nach den Bedürfnissen des Handels ihres Landes richten. Nur wenn sie selbst die Stärke erreicht hat, welche der überseeische Verkehr eines Landes erfordert, ist dessen überseeischer Handel gesichert. Zwar dienen die Schiffe aller Nationen zu Zeiten dem Verkehr zwischen dritten Ländern — soweit die Gesetzgebung dieser es gestattet — aber in der Regel nur alsdann, wenn sie im Handel ihres eigenen Landes keine Beschäftigung finden. Die Erfahrung lehrt, daß englische, holländische ꝛc. Schiffe, welche tropische Erzeugnisse direct deutschen Häfen zuführen, weit seltener den Export deutscher Fabricate besorgen, als deutsche Schiffe, oder auch als die Schiffe der Erzeugungsländer. Sie kehren mit Ladung oder in Ballast in die Häfen ihres nahen Heimathlandes zurück, und führen von dort wieder die Fabricate desselben in die transatlantischen Länder ein. Der Grund davon liegt meistentheils nicht darin, daß deutsche Fabricate, nach ihrer Güte, nach ihrem Preise, nicht eines gleich vortheilhaften Absatzes auf dem neutralen Markte fähig wären. Aber jene Schiffe sind ihrer Hauptbestimmung nach nicht dem Verkehr zwischen Deutschland und den tropischen Ländern, sondern dem Dienst ihres eigenen Landes gewidmet, ihre Verbindung mit der Heimath kann nicht dauernd unterbrochen werden.

Nur wenn ein regelmäßiger Schifffahrtsverkehr zwischen zwei Ländern auf den eigenen Schiffen derselben stattfindet, kann

Digitized by Google

der Austausch der Waaren mit Vortheil betrieben werden; nur alsdann können feste Verbindungen zwischen den Handeltreibenden beider Länder unterhalten werden. Frachten und Rückfrachten unterstützen sich dann gegenseitig, der deutsche Exporteur kann das Risico, welches mit der Versendung deutscher Waaren nach dem neutralen Markt wegen des ungewissen Absatzes verbunden ist, eher übernehmen wenn er die Gewißheit hat an der im Zoll bevorzugten Rückladung ein gutes Geschäft zu machen, und die Frachten werden dadurch und durch die größere Regelmäßigkeit der Fahrt, die das längere Liegenbleiben ausschließt, billiger. Aus diesen Gründen hat das belgische Differentialzollgesetz die Begünstigung im Zoll bei der directen Importation nur den nationalen Schiffen und den Schiffen des Ursprungslandes zugestanden. Es scheint im Interesse der einheimischen Rhederei rathsam zu sein noch einen Schritt weiter zu gehen und durch das Gesetz die Zollbegünstigung bei directen Importen nur für die Nationalschiffe und für die Schiffe der vertragsmäßig oder sonst ausnahmsweise gleichgestellten Nationen auszusprechen. Es bliebe dann vorbehalten, das Vorrecht der Nationalflagge nach Umständen solchen Staaten zuzusichern, welche ihrerseits die deutsche Flagge nicht nachtheiliger behandeln als ihre eigene, und es würde das wirksamste Unterhandlungsmittel, um andere Staaten welche die deutschen Staaten und die deutsche Schifffahrt durch ihre Gesetzgebung beeinträchtigen, zu Concessionen zu bestimmen, nicht aus der Hand gegeben.

Ein solches Gesetz würde alle fremden Staaten gleich betreffen, und daher nicht wie die Bevorzugung der Producte eines fremden Landes durch vertragsmäßige Differentialzölle zu Beschwerden und Repressalien dritter Staaten Veranlassung geben dürfen, es würde nicht wie solche Verträge die Consumenten in der Wahl des Productionslandes beschränken, noch den Preis zu Gunsten eines Producenten steigern; es würde nicht im Inlande eine Industrie auf einer unsichern Grundlage hervorrufen oder künstlich befördern, weil es einen vermehrten Absatz nicht von einer Gunst dritter Nationen, sondern von einer natürlichen Entwickelung der Verhältnisse erwartet; es würde nicht über das Bedürfniß und den Zweck hinausgehen, indem es nur auf die Productionen derjenigen Länder Anwendung fände, in welchen für den Austausch unserer Fabricate noch ein weites Feld vorhanden ist; es würde nur die Schifffahrt und den Handel derjenigen Fremden benachtheiligen, welche deutschen Handel und deutsche Schifffahrt ungünstig behandeln; und auch diesen keinen vernünftigen Grund zu Beschwerden geben, weil es nur von ihnen abhängen würde, durch entsprechende Concessionen eine

Digitized by Google

völlige oder theilweise Gleichstellung mit den Nationalen zu erlangen. Es würde Deutschland und namentlich den Zollverein erst auf den Standpunkt setzen, mit Vortheil Handels- und Schifffahrtsverträge mit andern Staaten abschließen zu können, weil diese jetzt ihm gegenüber alle Vortheile eines freien Handelsverkehrs einseitig genießen, daher keine Veränderung des status quo zu wünschen haben, und Zugeständnisse zu machen dann erst sich bewogen finden können, wenn Deutschland ihnen gegenüber erst wieder etwas, was verlangt werden kann, zu gewähren hat.

Wenn das System, welches einem solchen Differentialzollgesetze zum Grunde liegt, an sich richtig ist, wenn sich von der Begünstigung der directen Importation aus außereuropäischen Ländern auf nationalen oder ihnen gleichgestellten Schiffen anderer Nationen Aufschwung der Rhederei, Belebung des Handels und Beförderung der Industrie dem Princip nach erwarten lassen, so fragt es sich ob in den besondern Verhältnissen des deutschen Zollvereins Bedingungen ruhen, welche die Annahme eines solchen Systems unrathsam, seine Ausführung unausführlich erscheinen lassen.

Zuvörderst ist des allgemeinen Einwandes zu gedenken, daß der deutsche Zollverein bei dem bisherigen System der festen Zölle prosperirt habe, daß seine Einnahme fortwährend gestiegen, die Fortschritte in der Entwickelung der Industrie unverkennbar seien, und es daher bedenklich scheine ein bewährt gefundenes System zu verlassen, um es auf die ungewissen Resultate eines neuen ankommen zu lassen.

Dagegen läßt sich, ohne die Grundsätze auf welchen die Zollgesetzgebung des Zollvereins beruht anzufechten, doch die Frage stellen wie viel von den guten Früchten, die sie getragen, der Stellung des Vereins gegen das Ausland zu Gute zu schreiben, oder ob die Fortschritte der deutschen Industrie, der damit gestiegene Wohlstand, welche von einer vermehrten Einfuhr von Fabrikstoffen und Consumtionsartikeln begleitet werden, nicht vorzugsweise der Beseitigung der Verkehrsschranken im Innern Deutschlands und den Segnungen des langjährigen Friedens beizumessen sind; es darf dabei nicht unbeachtet bleiben, daß in andern Staaten, welche ein minder liberales System gegen das Ausland befolgen, die Industrie, der Wohlstand in derselben Zeit in nicht geringerm Maße zugenommen haben; daß sich auch keineswegs gleichmäßig in allen Industriezweigen ein solcher Aufschwung in Deutschland gezeigt, vielmehr manche, und für die Nationalwohlfahrt sehr wesentliche, erheblich zurückgegangen sind; daß sich der Werth der Leinenausfuhr von 19 Millionen auf 7 Millionen Thaler vermindert hat, und daß der Absatz der deut-

Digitized by Google

schen Leinen im Auslande ganz der Concurrenz anderer Fabrikstaaten zu unterliegen droht; daß sich unsere Exporte als Zahlungsmittel für unsern steigenden Bedarf an überseeischen Producten immer mehr vermindern, und wir darauf Bedacht nehmen müssen letztere hauptsächlich von solchen Nationen zu beziehen, welche wir mit unsern Waaren bezahlen können; daß endlich ein System, welches sich in seiner ganzen Consequenz als zweckmäßig bewährt haben mag, um die Industrie im innern Verkehr erstarken zu lassen, nicht mehr ausreichend sein kann, sobald diese auf den Standpunkt gediehen ist, daß sie einen lebhaften Antheil an dem Welthandel fordert, wenn dasselbe System nicht von den andern Mächten, welche den Welthandel dominiren, ebenfalls befolgt wird, und daß für uns diejenige Handelspolitik immer den Vorzug verdienen wird, welche durch Verkettung der meisten und wichtigsten Interessen dem großen Ziele einer politischen Einheit Deutschlands uns näher bringt. In der letzten Beziehung kommt das Verhältniß des Zollvereins zu den norddeutschen Küstenländern, und namentlich zu den Hanseſtädten, in Betracht.

Es liegt in der Consequenz eines Systems von Differentialzöllen, welches directe Importe aus überseeischen Ländern begünstigen soll, daß nur solche Importe die Begünstigung im Zolle genießen können, welche Zwischenländer nicht berührt haben, also welche unmittelbar in Seehäfen desjenigen Staats, welcher das System adoptirt hat, ausgeladen werden. Die geographische Lage der Zollvereinsstaaten würde eine Ausnahme hiervon unerläßlich machen. Der Zollverein besitzt eigene Seehäfen nur an der Ostseeküste Preußens. Es kann nicht die Absicht sein die begünstigten Importe auf diese Häfen zu beschränken, die letztern würden ihrer Lage nach nur den geringsten Theil der Bedürfnisse der Vereinsstaaten befriedigen können. Die für die Importation der Vereinsstaaten wie für die Exporte wichtigsten Hafenplätze bietet die Nordsee dar; es sind Antwerpen, die holländischen Häfen und vor allen die hanseatischen, Hamburg und Bremen.

Die Annahme eines Systems, wie das vorgeschlagene, für die Zollvereinsstaaten wird daher durch die Voraussetzung bedingt, daß die Importationen über die Häfen an den von der Nordsee begränzten Vorländern des Zollvereins in alle Häfen zwischen den Mündungen der Elbe und der Schelde oder doch in die wichtigsten derselben als Importationen in die Häfen des Zollvereins betrachtet werden. Die Ausführung des Systems erfordert, daß der Ursprung der für den Zollverein bestimmten Zufuhren die Art und Weise der Importation und die Nationalität des Schiffes constatirt, und die

Digitized by Google

Waaren bis zum Uebergang in das Vereinsgebiet controllirt werden. Wollte man sich zu dem Ende mit bloßen, die Waare begleitenden Ursprungscertificaten und Consularatteſten begnügen, so würde es zur Ausführung dieſes Syſtems einer Mitwirkung von Seiten der Regierungen jener Vorländer des Zollvereins gar nicht bedürfen.

Hält man aber in dieſer Beziehung noch wirkſamere Mittel, hält man noch eine ſtrengere Feſthaltung der Identität der Waare für wünſchenswerth, und will man gleich in den erſten Vorhäfen ſolche Anſtalten treffen, welche die Controle beim ſpätern Uebergang in das Zollvereinsgebiet weſentlich erleichtern, ſo bedarf es dazu einer entſprechenden Verſtändigung mit den Regierungen der Vorhäfen. Die gegenſeitigen Intereſſen beider Theile des Zollvereins und der vorliegenden Länder werden ein deßfallſiges Uebereinkommen erleichtern. Nimmt der Zollverein das hier angedeutete Syſtem an, ſo ſehen ſich die Vorländer bedroht, ihren Eigenhandel zu verlieren und ihre Rhederei von den Vortheilen des bisher zum Theil durch ihre Schiffe vermittelten Verkehrs ausgeſchloſſen zu ſehen, ja die Niederländer ſehen ſich in ihrem ganzen monopoliſtiſchen Colonialſyſtem auf das empfindlichſte angegriffen. Die Vorländer werden daher zunächſt ſuchen, ſich wenigſtens das Minimum des Antheils an dem Handel mit den deutſchen Hinterländern, die Spedition und den mit dem bloßen Schifffahrtsverkehr verbundenen Verdienſt zu erhalten, und ſie werden ſchon deßhalb nicht in den begünſtigten Schiffen gebrachte, für den Zollverein beſtimmte Waaren von ihren Häfen ausſchließen, ſie werden gern die Hand zu Unterhandlungen mit dem Zollverein bieten, um ſich möglicherweiſe einen noch größern Theil an jenem Handel zu ſichern.

Daß die belgiſche Regierung in Beziehung auf Antwerpen dazu bereit ſein würde, läßt ſich nach dem Verhältniß in welches dieſer Hafenplatz zu dem Zollverein durch den Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Belgien, durch den freien Tranſit auf der Eiſenbahn nach Köln getreten iſt, nicht bezweifeln. Von den Hanſeſtädten aus — und ſelbſt in Hannover — hat ſich die Neigung zu erkennen gegeben, einem deutſchen Handels- und Schifffahrtsbunde mit gemeinſchaftlichen Differentialzöllen zu Laſten fremder Flaggen und indirecter Importe, neben welchem jeder Staat oder Staatenverein ſein bisheriges beſonderes Steuerſyſtem behielte, beizutreten. Hannover, deſſen Stände bekanntlich Anträge in dieſem Sinn geſtellt hatten, muß für einen ähnlichen Verein, England gegenüber, zur Zeit außer Rechnung bleiben, da es durch die in dem Vertrage mit England vom 22. Julius v. J. übernommenen Verpflichtungen die Theilnahme an einer nationalen deutſchen Handels-

Digitized by Google

und Schifffahrtspolitik auf eine längere Reihe von Jahren hinaus sich verschränkt hat. Der Beitritt Hamburgs und Bremens zum Zollverein ist dadurch zwar erschwert, aber bei der freien Verbindung auf der Elbe und Weser, bei den bald zu erwartenden Eisenbahnverbindungen mit Zollvereinsländern keineswegs unmöglich gemacht. Die bisher von Bremen ausgegangenen Vorschläge, welche auf die Erhebung eines gemeinschaftlichen Extrazolls von 2 Rthlr. der Centner auf die benachtheiligten Importe gerichtet sind, erscheinen zwar dem Interesse der Zollvereinsstaaten nicht entsprechend, es würde aber zunächst darauf ankommen, was im Wege der Unterhandlungen zu erreichen wäre. Die Hansestädte müssen einen großen Werth darauf legen, mit den Staaten des Zollvereins in einen Verband zu treten, welcher nicht nur ihrer Rhederei einen größern Gewinn verspricht, sondern ihnen den Vortheil gewährt sie dem Auslande gegenüber als Glieder einer großen Handelsmacht auftreten zu lassen. Die Kräftigung der Hansestädte als der natürlichen Vermittler des überseeischen Handels der Zollvereinsstaaten kommt diesen wiederum zu Gute. Auch sie gewinnen dabei, wenn die Hansestädte nicht mehr abgesondert Handels- und Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten abschließen können, wenn, durch Gemeinschaftlichkeit der Interessen der für den Seeverkehr wichtigsten Küstenplätze und der Hinterländer, Deutschland zur Befolgung einer gemeinschaftlichen Handels- und Schifffahrtspolitik dem Auslande gegenüber befähigt wird. Das wünschenswerthe Ziel für den Zollverein wird immer der unbedingte Beitritt der Hansestädte, und in diesem Fall wird es nur billig sein, daß für die mancherlei Opfer, daß für die gänzliche Umgestaltung ihrer innern Verhältnisse, die damit unausbleiblich verbunden sind, ihrem Hauptgewerbszweige, der Rhederei, eine Begünstigung eingeräumt wird. Möchten sich aber die Hansestädte davon nicht überzeugen können, daß ihr vollständiger Anschluß an den Zollverein für sie selbst zur Zeit vortheilhaft sei, so wird in Frage kommen, ob die wesentlichen Interessen des Zollvereins auch durch eine minder umfassende Vereinigung, z. B. durch Einräumung freier Entrepôts in Hamburg und Bremen, für den Zollverein unter Controle vereinsländischer Steuerbeamten erreicht werden können. Es dürfte die Voraussetzung nicht gewagt sein, daß eine Verständigung hierüber — wenn den Hanseaten dabei nicht alle Vortheile eingeräumt werden, welche ein vollständiger Anschluß an den Zollverein für sie zur Folge haben kann — diesen Anschluß allmählig vermitteln und als endliches Ziel herbeiführen werde. Es ließe sich ferner mit Recht erwarten, daß die Hansestädte jede Bereit-

Digitized by Google

willigkeit zu einem dem Interesse des Zollvereins entsprechenden Abkommen zeigen werden, wenn nicht früher so doch sobald ein Gesetz erlassen ist, welches für außereuropäische Erzeugnisse aus dem Erzeugungslande in Zollvereins- oder denselben gleichgestellten Schiffen direct in einen seiner Häfen, oder in einen Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und der Elbe (beide eingeschlagen) abgesandt, einen Zollrabatt bewilligt, wenn die Waaren mit der Bestimmung für den Zollverein vom Ursprungslande abgesendet sind. Die Wirkung eines solchen Gesetzes würde nur eine sehr allmählige sein.

Von den bis jetzt in den Zollverein eingehenden außereuropäischen Erzeugnissen wird verhältnißmäßig nur ein sehr geringer Theil mit jener Bestimmung abgesendet. Die Bestimmung auf den Zollverein erhalten sie meistentheils auf den Märkten Englands, Frankreichs, Hollands oder in den Hansestädten. Wird aber die directe Bestimmung an die Adresse von Empfängern im Zollverein, welche durch die Connoissemente dargethan werden muß, zur Bedingung der Zollvergünstigung gemacht, so werden sich directe Verbindungen zwischen den Kaufleuten im Zollverein und den Exporteurs in den außereuropäischen Ländern in größerm Maaße als bisher und um so leichter anknüpfen, da die bedeutenderen transatlantischen Exporteurs schon jetzt in Deutschland ihre Agenten haben, die es sich sofort zur Aufgabe machen werden, von den Kaufleuten im Innern directe Bestellungen anzunehmen, sobald sie darin einen Vortheil für das Exportgeschäft erblicken. Die Hanseaten würden sich dadurch in Gefahr sehen, in Stelle des Eigenhandels auf die Spedition der nach dem Zollverein transirenden Waaren beschränkt zu werden.

Aehnliche Rücksichten darauf, wenigstens den Vortheil des Transito's der zwischen dem Zollverein und überseeischen Ländern verkehrenden Waaren nicht ganz zu verlieren, werden muthmaßlich auch Holland dazu bestimmen, zu den erforderlichen Controle-Maaßregeln in den holländischen Seehäfen die Hand zu bieten. Die Rivalität zwischen den verschiedenen Küstenländern wird den Abschluß günstiger Verträge mit jedem von ihnen erleichtern. Wenn auf solche Weise der Verkehr der Zollvereinsstaaten mit den transatlantischen Ländern über die deutschen und niederländischen Nordseehäfen in seinem bisherigen Gange bleibt, so sind nur noch die Dienste zu berücksichtigen, welche einige andere fremde, namentlich französische Häfen bisher einigen süddeutschen Staaten geleistet haben. Die Einfuhren auf diesem Wege sind aber nicht von Belang

Digitized by Google

gewesen, der ganze Betrag der von Frankreich aus in die Zollvereinsstaaten im Jahr 1843 importirten Erzeugnisse transatlantischer Länder reducirt sich nach den officiellen französischen Nachweisungen auf 865,000 Kil., oder etwa 17,000 Centner. Die Hälfte davon hat in Baumwolle bestanden. Wenn sich bei Begünstigung der directen Importation, sowie es in Havre der Fall gewesen ist, an deutschen Handelsplätzen Märkte für Baumwolle bilden, wenn genügende Vorräthe hiervon und von andern Waaren in Köln oder in freien Entrepôts in Antwerpen zu jeder Zeit zu finden sind, werden diejenigen süddeutschen Fabricanten, welche bisher noch den Weg über Havre vorgezogen haben, es ohne Zweifel vortheilhafter finden den Rhein und die holländischen oder belgischen Seehäfen zu ihren Importen oder Exporten zu benutzen.

Eine andere Frage ist die, ob eine genügende Handelsmarine dem Zollverein dienstbar ist, um den ganzen Bedarf an außereuropäischen Erzeugnissen ihm zuzuführen? Die Importe haben, auf Commerzlasten reducirt, im Jahr 1843 in folgenden Hauptartikeln betragen:

Zucker	35,000	Last.
Baumwolle, incl. Garn	29,000	"
Kaffee	18,800	"
Tabak	9,900	"
Reis	5,600	"
Indigo	1,400	"
	99,700	Last.
An sämmtlichen übrigen Colonialwaaren zusammen	32,300	"
Summa etwa	132,000	Last.

Faßt man dagegen bloß die preußische Handelsmarine ins Auge, so liegt ihre Unzulänglichkeit zu Tage, sie beträgt nur 105,000 Lasten, und nur eine sehr kleine Anzahl ihrer Schiffe ist zu den transatlantischen Fahrten eingerichtet, der überwiegende größte Theil ist zu den Exporten von Holz und Getreide nach europäischen Häfen bestimmt, und wird auch in der Folge vorzugsweise nur für diese zu verwenden sein. *) Aber es kann keinem Zweifel unterliegen, daß

*) Indessen ist die Theilnahme der preußischen Rhederei, namentlich Stettins, an den transatlantischen Fahrten von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen. Im Jahr 1842 haben nur 8 Stettiner Schiffe mit einer Tragefähigkeit von 1661 Lasten, im Jahr 1843 bereits 24 Stettiner Schiffe von zusammen 3773 Lasten außereuropäische Häfen (die Fahrten nach den Küsten Asiens und Afrika's im mittelländischen Meer nicht mitgerechnet) besucht, darunter ein Schiff von 174 Lasten dreimal in einem Jahr die Havanna.

Digitized by Google

unter dieser oder jener Bedingung den hanseatischen Schiffen der Vorzug der Nationalflagge für den Zollverein auch zuzugestehen sein wird. Die Hamburger Rhederei umfaßt 25,902, die Bremer 32,607, zusammen 58,509 Lasten. Ihre Schiffe sind fast durchgängig für die transatlantische Fahrt gebaut. Könnte man annehmen, daß die dazu geeigneten Schiffe der Hanseaten und diejenigen preussischen Schiffe, welche jetzt schon nach Amerika und Indien zu schiffen pflegen, eine solche Reise jährlich zweimal machen, so würde dieß hinreichen das Bedürfniß zu decken. Für die nächsten Jahre würde die Begünstigung im Zoll bei directen Importen auch nicht auf diese Schiffe beschränkt sein. In dem Vertrage zwischen Preußen und Großbritannien vom 2. April 1824, welcher nach dem Ablauf der 12jährigen Periode, für welche er ursprünglich geschlossen wurde, von Jahr zu Jahr stillschweigend verlängert ist, ist zu Gunsten Englands stipulirt, daß die Waaren, welche nicht Erzeugnisse Englands und seiner Colonien sind, und die gesetzlich aus den Häfen des vereinigten Königreichs auf englischen Schiffen uns zugeführt werden dürfen, nur mit denjenigen Abgaben belegt werden sollen, welche für diese Gegenstände bei der Einfuhr auf preußischen Schiffen gefordert werden, und daß alle Güter und Waaren, deren Einbringung gesetzlich erlaubt ist, gleichen Abgaben bei ihrer Einfuhr auf englischen wie auf preußischen Schiffen unterworfen werden sollen. Der am 2. März 1841 zwischen Großbritannien und den sämmtlichen Zollvereinsstaaten geschlossene Schifffahrts- und Handelsvertrag hat ferner die Zusicherung ertheilt, daß von Seite des Staats der Handel und die Schifffahrt der britischen Unterthanen, hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis, stets dem Handel und der Schifffahrt der meistbegünstigten Colonien gleichgestellt werden sollen. Er geht überdieß bei den britischerseits dem Zollverein eingeräumten Begünstigungen von der ausdrücklich ausgesprochenen Erwägung aus, daß den britischen Schiffen bei uns gestattet ist aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen einzulaufen. Dieser Vertrag läuft bis zum 1. Januar 1848, und bei nicht eintretender Kündigung fernerweit bis zum 1. Januar 1854.

Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Begünstigungen im Zoll bei directer Importation bis zum Jahr 1848 auch den britischen Schiffen zustehen werden, und diese werden den anfänglichen Mangel an genugsamen eigenen Schiffen ersetzen. Auch durch die vermuthlich bald nach Einführung des neuen Systems erfolgende Gleichstellung der Schiffe der transatlantischen Productionsländer, namentlich der Vereinigten Staaten von Nordamerika, mit

Digitized by Google

den Nationalschiffen (wenigstens soweit es sich um den directen Verkehr mit diesen Ländern handelt) wird die den directen Verkehr des Zollvereins vermittelnde Handelsmarine vergrößert werden.

Inzwischen ist eine erhebliche Vermehrung der deutschen Rhederei um so zuverlässiger zu erwarten, als sie sich auf einen dauernden Gewinn sichere Rechnung machen dürfte, da späterhin fremden Schiffen der Vorzug der nationalen Flagge immer nur unter der Bedingung einzuräumen sein wird, daß gleiche Rechte unserer Rhederei dagegen zugestanden werden.

Wenn sich aber die nationale Rhederei auch nicht so schnell und nicht in dem Maaße vermehren sollte, um den ganzen Bedarf des Zollvereins im Wege begünstigter Zufuhren heranzuschaffen, so könnte dadurch immer keine Verlegenheit entstehen. Die Folge davon würde nur die sein, daß alsdann, und so lange die Unzulänglichkeit der einigen Marine dauert, ein Theil solcher Colonialwaaren auch noch aus europäischen Entrepôts oder auf fremden Schiffen, also ohne Zollbegünstigung eingeführt werden würde; dieß wäre an sich keine Verschlimmerung des jetzigen Zustandes und brauchte auch keine Vertheuerung für den Consumenten mit sich zu führen. Für den Zweck der Maaßregel ist es nämlich gleichgültig, ob der Zollunterschied dadurch hergestellt wird, daß von den benachtheiligten Importen neben dem jetzt bestehenden Tarifsatz noch ein Zusatzzoll erhoben, oder dadurch, daß den begünstigten Importen an dem tarifmäßigen Zoll ein Rabatt bewilligt wird. Welcher von beiden Wegen, oder ob etwa ein Mittelweg einzuschlagen sei, kann nur von einem Ueberschlag des Bedürfnisses der Staatscasse abhängen. Im Interesse der inländischen Verbraucher und Verarbeiter von außereuropäischen Erzeugnissen dürfte es aber zu empfehlen sein, für die directen Importe auf National- oder denselben gleichgestellten Schiffen einen Zollrabatt zu bewilligen, um eine etwanige Vertheuerung der Waare, welche die Beschränkung in der Wahl der Transportmittel zur Folge haben könnte, auszugleichen. *)

Der Bau und die Ausrüstung einer größern Anzahl und theurer — gekupferter — Schiffe, die Einrichtung neuer Etablissements in entfernten Ländern, der Betrieb eines auf weiter hinausgehende Speculationen begründeten Handels wird größere Capitalien in

*) In diesem Fall würde eine sonstige Aenderung in dem bestehenden Tarif nur insofern nöthig werden, als, um die Maaßregel in Betreff eines Haupteinfuhrartikels — der rohen Baumwolle — wirksam zu machen, erst ein Einfuhrzoll auf sie gelegt werden müßte, was vielleicht besser noch einem spätern Zeitpunkt, einer schon fortgeschrittenen Entwickelung der nationalen Rhederei vorbehalten bliebe.

Digitized by Google

Anspruch nehmen als der kürzere Umschlag aus den in der Nähe befindlichen Entrepôts erforderte. Es hat sich aber auch in Deutschland in neuerer Zeit wiederholt bewährt, daß bei aller Klage über Geldmangel überflüssige Capitalien da zusammenfließen, wo eine begründete Aussicht auf nutzbare Verwendung vorhanden ist. Man darf von einer Begünstigung des directen Verkehrs erwarten, daß nicht bloß Kaufleute, welche sich mit dem Export in den transatlantischen Ländern beschäftigen, Comptoirs in unsern Häfen errichten, sondern daß auch englische Handlungshäuser, welche bisher den Verkehr Deutschlands mit jenen Ländern vermittelt haben, hier Commanditen anlegen werden, um ihre bisherigen Verbindungen auch ferner zu benutzen. Es werden neue Capitalien dadurch in das Land gezogen werden. Ein Bedenken gegen die Anwendbarkeit des vorgeschlagenen Systems auf den deutschen Zollverein ist aus den verschiedenartigen Interessen der einzelnen zu diesem Verbande gehörigen Länder hergeleitet worden. Wenn die Vermehrung und Belebung der Rhederei, welche als nächste Folge von der Annahme eines solchen Systems zu erwarten sei, dem Vortheil der Küstenländer entspreche, so komme dieß den von der Küste entfernter gelegenen Ländern nicht zu gut. Diesen, namentlich den süddeutschen Fabricanten, könne es gleichgültig sein ob ihre Importe oder Exporte direct oder auf Umwegen durch Vereins- oder durch fremde Schiffe vermittelt würden. Im Gegentheil, sagt man, jede Beschränkung in der Auswahl dieser Wege und der Transportmittel laufe ihren Interessen zuwider. An sich aber kann die Belebung eines Gewerbzweiges, von welchem der Wohlstand ganzer Provinzen abhängt, nicht ohne wohlthätige Rückwirkung auf das Ganze bleiben. Er gewährt den Bewohnern dieser Provinzen die Mittel zu einem größern Verbrauch und befördert dadurch den Absatz aus den Fabrikländern im Innern des Vereins. Ueberdieß steht die Schifffahrt mit dem Handel und der Fabrication eines nicht bloß für seinen eigenen Bedarf fabricirenden Landes in so enger Verbindung, daß Handel und Fabrication auch nicht zu einem vollkommenen Aufschwung gelangen können, so lange die Rhederei an einer kräftigen Entwickelung gehindert ist. Für die deutsche Industrie selbst wird aber von einer Begünstigung des directen Verkehrs noch ein doppelter Vortheil erwartet, einmal, indem, wie schon angeführt, dadurch zugleich die Exportation deutscher Fabricate und Producte in überseeische Länder befördert wird; dann, indem ihr auf dem Continent selbst nähere Märkte für den Bezug der Fabrikmaterialien geschafft werden. Es ist ein, namentlich in der Baum-

Digitized by Google

wollenindustrie, vielfach gefühlter Uebelstand, daß der deutsche Fabricant jetzt von allen Fluctuationen des englischen Marktes abhängig ist, daß er genöthigt ist jetzt auf eine lange Zeit im voraus dort mit seinem Bedarf sich zu versehen, und dazu eines viel größern Betriebscapitals bedarf, als der englische Spinner, der englische Weber, welcher jede vortheilhafte Conjunctur sogleich zu seinen Einkäufen benutzen kann, und auf dem nahe gelegenen Baumwollen- oder Twistmarkte nur eben das jedesmal zu entnehmen genöthigt ist, was er zu seiner Fabrication augenblicklich gebraucht. Dieser Nachtheil wird in größerm Maaße ausgeglichen werden, wenn in Hamburg oder Magdeburg, in Antwerpen oder Köln ꝛc., durch Zollbegünstigungen auf directe Zufuhren hervorgerufen, Vorräthe an Baumwolle, welche die Anlage größerer Spinnereien erleichtern würden, und an andern Fabrikmaterialien außereuropäischen Ursprungs sich ansammeln.

Man hat auch in Zweifel gezogen, daß eine Beförderung der directen Importation einen vermehrten Absatz der deutschen Fabricate nach den Ursprungsländern der Importe zur Folge haben werde, weil die Gelegenheit zum Absatz dahin schon nicht gefehlt habe, und wenn sie gehörig benutzt worden sei, die Ursache davon nur darin liege, daß die deutschen Waaren nach ihrer Qualität oder nach ihrem Preise die Concurrenz mit den Fabricaten anderer Länder nicht bestehen könnten; man hat erinnert, der Importeur, welcher unter Zollbegünstigung eine Ladung außereuropäischer Erzeugnisse den Häfen des Zollvereins zuführe, werde auch in der Folge sich hüten, deutsche Waaren zurückzunehmen, wenn er auf deren Absatz in der Heimath nicht rechnen könne, sondern nach wie vor seine Retourfracht in England ꝛc. suchen, wenn er dort die Waaren besser und wohlfeiler bekomme.

Allerdings ist von der Annahme des vorgeschlagenen Systems nicht zu erwarten, daß *schlechtere* oder *theurere deutsche* Waaren einen bevorzugten Markt in außereuropäischen Ländern finden werden. Aber eine große Anzahl von Manufacturwaaren können jetzt schon ebenso gut und ebenso wohlfeil in Deutschland hergestellt werden, wie in andern Fabrikländern, welche im Besitz des transatlantischen Marktes sind. Die engere Verbindung mit jenen Ländern wird unsere Fabricanten mit den Bedürfnissen des fremden Marktes mehr bekannt machen, der regelmäßige Verkehr wird die gegenseitigen Bezüge erleichtern, die Sicherheit, eine gewinnbringende Ladung aus den außereuropäischen Productionsländern in den Zollverein einzuführen, wird den Kaufmann in unsern Export-

Digitized by Google

häfen (zumal wenn er zugleich Rheder ist) befähigen, seiner Aussendung deutsche Waaren mitzugeben, für welche er bei der Gewißheit einer lohnenden Rückfracht sich eine geringere Fracht berechnen kann. Die Concurrenz der deutschen Waaren auf dem fremden Markt mit den Fabricaten anderer europäischer Länder wird dadurch wesentlich erleichtert werden.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß man auf die Gefahr von Repressivmaaßregeln aufmerksam gemacht hat, zu welchen die durch Annahme eines solchen Systems in ihren Handels- und Schifffahrtsinteressen benachtheiligten Staaten, namentlich England, sich veranlaßt sehen könnten. Es ist schon früher erwähnt, daß zu Retorsionen ein gerechter Grund nicht dargeboten wird, indem der Zollverein nur ein System annehme, welches die meisten europäischen Staaten und England selbst in weit größerer Strenge und Ausdehnung schon seit lange angewendet haben. Im Gegentheil kann erwartet werden, daß die dadurch benachtheiligten Staaten, namentlich England und Holland, sich veranlaßt sehen würden, wegen gegenseitiger Erleichterungen in den Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zu unterhandeln. Jedenfalls könnten nachtheilige Gegenmaaßregeln, bei denen England immer nur sein eigenes Interesse befragen würde, zunächst und unmittelbar nur die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zwischen England und Preußen betreffen. Der Regierung Preußens darf daher allein die Erwägung vorbehalten bleiben, ob bei jeder Eventualität bei der Annahme eines solchen Systems von Differentialzöllen in dem zu erwartenden Aufschwung ihrer Rhederei eine genügende Entschädigung zu hoffen sei. Es liegt zunächst nur im Zweck dieser Darstellung, die Aufmerksamkeit der Regierungen der Zollvereinsstaaten dem Gegenstand zuzuwenden.

Wenn der Erlaß eines Gesetzes *), „wodurch außereuropäischen Erzeugnissen, welche in Zollvereins- oder ihnen gleichgestellten Schif-

*) Um dieß Gesetz näher formuliren zu können, würde es nöthig sein, sich zuvor über die Art und Höhe der Begünstigung in der Eingangsabgabe und auch darüber zu verständigen, ob diese Begünstigung allen direct von den außereuropäischen Ländern in begünstigten Schiffen eingehenden Waaren zu Theil werden solle, oder ob es zweckmäßig sei, hiervon wieder allgemein oder unter Umständen Ausnahmen eintreten zu lassen. Ebensowenig ist es möglich, die zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen Anordnungen anzugeben, bis man sich darüber verständigt hat, ob es hinreicht, sich zur Feststellung des Anspruchs der über die Vorhäfen eingehenden Waaren auf die Zollbegünstigung, auf die Mitwirkung der vereinsländischen Consularbeamten zu beschränken, oder ob es dazu eines Abkommens mit den Regierungen jener Vorhäfen nothwendig bedarf.

Digitized by Google

sen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und der Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein gesandt werden, eine Begünstigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird", für ein geeignetes Mittel erkannt wird, um Schifffahrt, Handel und Industrie im Zollverein, namentlich den Absatz deutscher Waaren in außereuropäischen Ländern zu befördern, Deutschland von fremden Zwischenmärkten unabhängig zu machen, einen Anschluß der Hansestädte und in eventum der übrigen deutschen Nordseeküstenländer an dem Zollverein herbeizuführen, und dadurch nicht bloß einen erweiterten Markt für die Erzeugnisse der innern Fabrikstaaten zu erwarten, sondern auch die politische Einheit Deutschlands wesentlich zu fördern und zu kräftigen, die Handhabung einer gemeinsamen Handels- und Schifffahrtspolitik dem Ausland gegenüber zu begründen und fremde Staaten, welche eine den deutschen Interessen nachtheilige Handelspolitik befolgen, zu angemessenen Zugeständnissen zu bewegen, dadurch aber sich der im Interesse Aller liegenden allgemeinen Handelsfreiheit immer mehr zu nähern, so dürfte es zweckmäßig sein, zunächst die dargebotene Gelegenheit zu Unterhandlungen mit Hamburg und Bremen vorzunehmen, um eine Verständigung über die Ausführung eines solchen Systems herbeizuführen. Ein Grund, die Ausführung desselben, wenn es an sich für wünschenswerth anerkannt wird, zu beschleunigen, liegt in dem Herannahen des Zeitpunktes, zu welchem die Verlängerung der bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge in Frage kommt.

Berlin, im April 1845.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google